

PRÉSENCE

DES AMIS ET RETRAITÉS D'AIR FRANCE

n°205 | Juillet 2021 | 8 €

- La 69e Assemblée générale de l'ARAF
- L'A220-300 arrive
- La traversée des Andes : d'Adrienne Bolland à Air France

Le mot
du président de l'ARAF


Alain Guétrot, président de l'ARAF

J'ai bien entendu souhaité ne rédiger cet éditorial qu'après le déroulement de la 69e Assemblée générale de l'ARAF.

La nouvelle formule « *hybride* », en présentiel limité par les contraintes sanitaires, en visio pour la grande majorité des participants, représentait un sérieux défi pour les équipes de l'ARAF chargées de l'organiser. Le choix de l'assistance par une équipe de professionnels, habitués des plateaux de télévision, mettait encore plus haut la barre fixée aux animateurs.

Le record d'inscriptions à la visio, plus de 600 participants, confirmait le succès potentiel de l'initiative prise.

Ce taux de participation a été confirmé au cours de l'AG proprement dite, le 10 juin après-midi, établissant un record de participation inégalé jusqu'à présent à l'ARAF et ouvrant la voie à une reconduction de la formule « *hybride* » en 2022, parallèlement à la libération espérée de l'offre de participation en présentiel.

Sur la performance proprement dite, même si au moment où j'écris ces lignes l'ARAF ne dispose pas encore d'un retour complet sur la manifestation, néanmoins, en dépit de quelques imperfections de forme, je crois pouvoir affirmer que le succès était au rendez-vous : qualité technique, richesse et dynamisme des interventions et… ponctualité !

Comme à l'accoutumée, l'intervention de la Direction générale était particulièrement attendue et appréciée. Nous ne remercierons jamais assez Olivier Janicaud pour sa présentation très documentée et très complète, couvrant à la fois l'actualité, les perspectives à court (celles de l'été prochain) et moyen terme, dans un contexte sanitaire toujours incertain avec une trésorerie à la peine et un endettement chaque jour plus inquiétant, puis, à long terme, les orientations stratégiques de l'industrie confrontée à la réduction vitale de son empreinte carbone.

Mais les interventions concernant plus particulièrement l'ARAF n'ont pas été en reste, sublimant les figures imposées par l'ordre du jour statutaire : rapport moral brillant et roboratif, rapport financier solide et convaincant, **PRÉSENCE** au firmament, retour sur scène du tout nouveau président honoraire, sans oublier l'exposé sur le parcours semé d'embûches de la mutuelle ou sur celui toujours confiant de la CRPN.

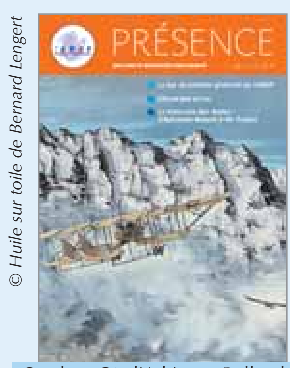
Je ne serais pas complet si je ne m'arrêtais pas sur la « *matinée* » des DR, également en mode « *hybride* » qui précède traditionnellement l'Assemblée générale. Plus confidentielle, mais tissant toujours plus activement les liens avec les régions, elle était placée sous le signe de « *on travaille ensemble* ». Les échanges ont été d'autant plus fructueux qu'ils avaient été préparés au cours de trois ateliers menés conjointement avec les DR en amont (circulation de l'information au sein des DR, promotion de l'ARAF, besoins Assoconnect). Ce fut également un moment privilégié, un peu trop court, de convivialité et de partage sur la vie des régions.

Comme je l'ai souligné dans ma conclusion de la 69e assemblée de l'ARAF, je suis fier de porter les capacités d'adaptation, d'innovation et d'engagement sans faille de l'ARAF, illustrées par ces résultats. Partageons, tous ensemble, cette vitalité indispensable au service de nos ambitions pour l'avenir.

Alain Guétrot,
Président de l'ARAF



© Huile sur toile de Bernard Lengert



Caudron G3 d'Adrienne Bolland survolant les Andes

PRÉSENCE
DES AMIS ET RETRAITÉS
D'AIR FRANCE
Revue trimestrielle

Directeur de la publication : Alain Guétrot
Rédacteur en chef : Brice MEYER-HEINE
Responsable publicité : Jacques BAZIN
Comité de rédaction : Bernard BAZOT, Annie BRESSANGE, Jean CRUZEL, Sylvain DENIS, Pierre GIRAULT, Alain GUÉTROT, Harry MARNE, Henri MILLOT, Isabelle de PONSAY, Bernard POURCHET et Christiane TARANOFF

Abonnement
Non-adhérent ARAF : 28 €
Adhérent ARAF : 14 €

Prix du numéro : 8 €

N° de commission paritaire : 1009 G 85069
Dépôt légal : n°35878 | ISSN 0397 - 1783

Mise en page
Ouaf ! Ouaf ! Le marchand de couleurs
Tél. : 0140 930 302

Impression - ComeBack
Imprimé en France
Ce numéro a été tiré à 11 000 exemplaires.

Adresse-contact
Roissypôle Bât 5
45, rue de Paris 95747 Roissy Cedex
Tél. :01 79 351 731
araf@araf.info | www.araf.info

© Air France



Vol anniversaire centenaire Adrienne Bolland









Le point sur Air France : garder le cap

Olivier Janicaud, directeur du Cabinet de la directrice générale d'Air France Anne Rigail, nous fait l'honneur et l'amitié de participer à l'Assemblée générale de l'ARAF, et d'y présenter la situation, les perspectives de la Compagnie. Il a donné pendant 40 minutes des indications précieuses, en toute transparence, avant de se prêter volontiers au jeu des questions-réponses.

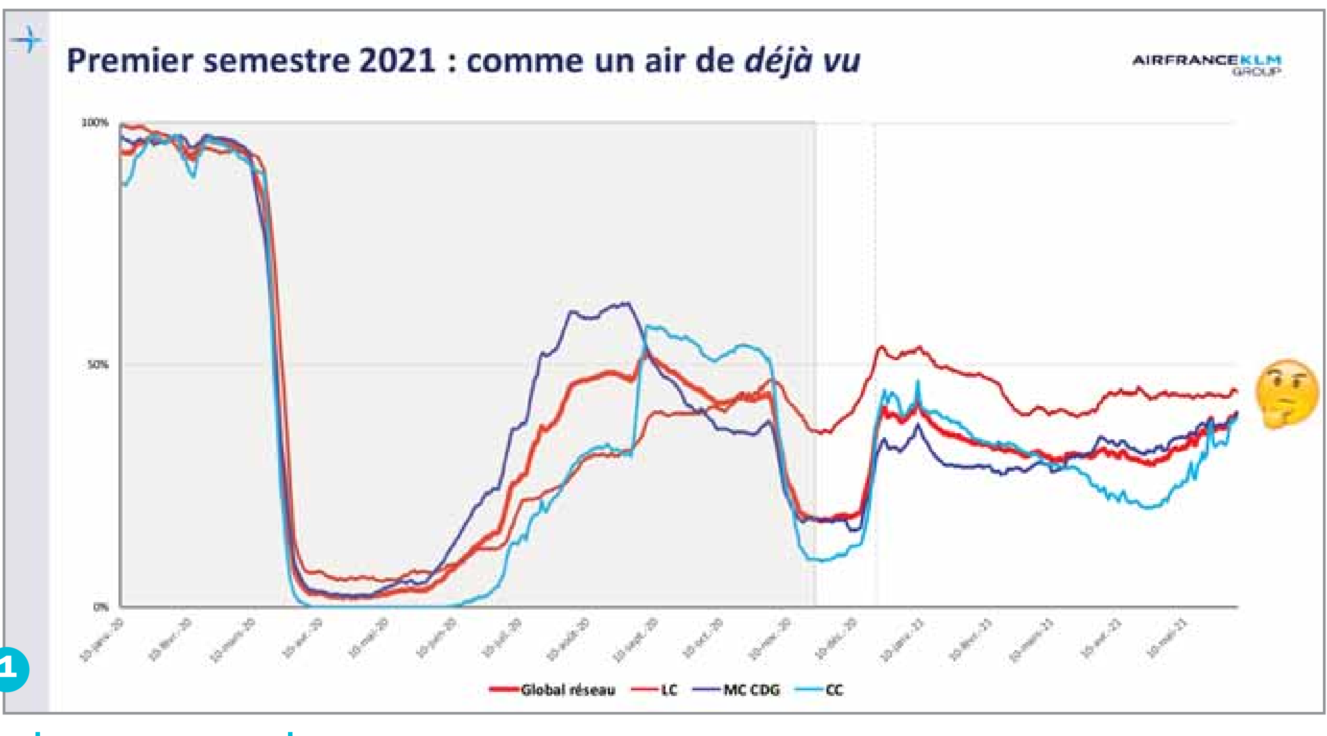
Retour d'abord en novembre 2020 : l'ambiance est bien morose du fait de la poursuite de la pandémie, et le programme de vols représente autour de 20 % de celui-référence de 2019. Depuis, et singulièrement sur les mois de janvier à avril 2021, l'offre de trafic reste limitée, quoique tendanciellement en augmentation – pour atteindre fin mai, au global réseau, 40 % du niveau nominal (diapo 1).

Y a-t-il de *« bonnes nouvelles »* dans un tel contexte ? Clairement, des motifs d'espoir en tout cas.
Avec en premier lieu l'essor des vaccinations : 20,92 % des Françaises et Français sont à date entièrement vaccinés, 42,25 % ayant reçu au moins une dose. Et Israël, le Royaume-Uni, les Etats-Unis, l'Allemagne, l'Italie, l'Espagne, se caractérisent par des proportions plus élevées. C'est dire que le vaccin génère l'espoir d'une reprise d'activité sans retour en arrière.
Une autre source de regain (d'un peu) d'optimisme tient dans la réouverture progressive par la France de ses frontières, entamée début juin. Le nombre de pays classés en zone rouge, donc réputés « à risque », se trouve ainsi réduit, ce qui facilite naturellement l'entrée sur le territoire national de davantage de touristes étrangers. Sauf que… faute d'approche coordonnée des dispositifs à l'échelle internationale, la réciprocité de mesures prises ne va pas de soi, au contraire.


Olivier Janicaud en visioconférence depuis le siège d'Air France à CDG.

D'où un programme été, certes revu à la hausse, mais encore stabilisé à 65 % - surtout largement adapté aux contraintes. En court comme moyen-courrier, l'objectif consiste à saisir des opportunités saisonnières de transport de la clientèle loisirs ; et en long-courrier, le plan de croissance vaut en réalité essentiellement sur les DOM et quelques destinations ciblées par les clients-tourisme à prix raisonnable (diapo 2).

Tout cela demeure en outre fonction de la fluidité des mouvements de passagers dans les aérogares. Aujourd'hui, le NPS/Net Promoter Score de la compagnie, mesure de la satisfaction des clients, s'élève à 48, un très bon résultat. Comment la valeur de cet indicateur clé peut-elle évoluer au cours de la période estivale ? Plus les formalités liées à la gestion de la Covid-19 vont apparaître multiples, complexes, variables selon les pays sinon les régions, plus la lassitude voire le découragement sont susceptibles de gagner les voyageurs. A contrario, la digitalisation de documents, l'utilisation de pass sanitaires, doivent permettre une simplification des contrôles, une consolidation de la maîtrise des risques…



Et dès lors donner confiance. Voilà l'enjeu de l'expérimentation de différentes solutions numériques, pour laquelle Air France est en pointe.

Par ailleurs, hélas, la situation d'urgence financière perdure. L'entreprise continue à perdre de l'argent, à l'image d'une baignoire sujette à une fuite constante quoique réalimentée régulièrement. Maîtriser les dépenses, protéger autant que possible la trésorerie : la déclinaison de telles orientations constitue non seulement un leitmotiv conjoncturel, mais aussi un impératif permanent. Car si le soutien de l'État français concrétisé au printemps 2020, puis l'opération de recapitalisation finalisée en avril dernier, se sont avérés « vitaux », les fonds propres de l'entreprise se révèlent toujours négatifs. L'endettement est au fond une épée de Damoclès, qui requiert vigilance et action (diapo 3).

Corollairement, la phase critique que nous vivons se traduit par des changements, des efforts conséquents pour l'ensemble des salariés. L'activité partielle est toujours d'un niveau élevé, et les diminutions d'effectifs portent globalement sur déjà 6 000 postes, en cumulant les effets des dispositifs de départ volontaire PN et personnel au sol. Les équipes AF maintiennent le cap de la préservation des compétences individuelles et de la volonté de renouveau collectif (diapo 4).

Mais disons-le simplement : les impondérables sanitaires, les défis économiques, rendent une sortie rapide de la crise hautement improbable.
Il va falloir se montrer patients et déterminés. Notre ligne de conduite revient décidément à être prêt à traiter un premier redémarrage de trafic au moins loisirs, à saisir toute ouverture commerciale ou liée à la consolidation de l'industrie, à prendre les décisions voulues aux fins de renforcement du positionnement du groupe vis-à-vis de la concurrence.

2

Un programme Eté largement adapté

AIRFRANCEKLM GROUP

Court et Moyen Courrier : agilité et ciblage des lignes VFR/loisir

- **Poursuite de la restructuration du domestique**
  - Transfert de Brest et Toulon à Transavia fin mars 2021
- **Pilotage agile du réseau Europe**
  - Suspension de routes lorsque nécessaire
  - Passage provisoire de Tel Aviv en gros porteur
- **57 routes saisonnières point à point**
  - 13 nouveautés
  - Offre loisir/VFR en pointe été : 61%
- **25 routes saisonnières MC CDG**
  - 8 nouveautés
  - Offre loisir/VFR en pointe été : 51%

Long Courrier : la recherche des potentiels de trafic VFR/loisir, le soutien du cargo

- **Un plan de croissance ambitieux sur le COI**
  - Desserte des DOM depuis CDG et ORY
    - +60% d'offre sur Point-à-Pitre/Fort-de-France/Réunion
  - Desserte quotidienne de St Martin : +50% d'offre
- **Ouvertures opportunistes**
  - L'ensemble des destinations potentielles a été évalué
  - Ouverture expérimentale de Denver (USA)

Répartition des SKO Long courrier
S19 : 20% / 36% / 44%
S21 : 12% / 50% / 38%
Affaires / Mixte / Loisir/Ultra loisir

3



4

Des changements significatifs pour l'ensemble des salariés

AIRFRANCEKLM GROUP

La vie en entreprise

- Nombreuses évolutions du protocole « entreprises »
- La vaccination des salariés
- Le télétravail généralisé, des enseignements à tirer

L'activité partielle

- Grâce aux accords signés début 2021, le régime d'indemnisation est celui de l'Activité Partielle de Longue Durée pour 2021 et 2022
- En lien avec notre programme réduit, l'activité partielle des salariés reste élevée
- La fermeture du Siège le vendredi se poursuit

Les 2 premières phases du PDV-PSE AF sont achevées

- 3 655 postes

A l'issue de la phase 2 :

- 4.244 dossiers déposés
- 3.733 dossiers validés (3.595 EPT)

Le PDV-PSE de HOP est décalé

- Un plan ajusté, avec une ambition maintenue
- Mesures d'accompagnement validées, en attente de l'homologation
- Premiers départs cet été

La 69e Assemblée générale de l'ARAF

Plus de 600 participants ont assisté à la 69e Assemblée générale de l'ARAF qui, compte tenu des mesures de distanciation sociale, s'est tenue essentiellement en vidéo conférence le 10 juin 2021.

Résultats financiers

Les résultats de l'exercice 2020 ont été publiés dans le numéro 204 de PRÉSENCE (avril 2021).
Au moment de la parution de ce numéro 205 (juillet 2021), les estimations que nous pouvons faire pour l'exercice en cours laissent prévoir un léger déficit dû principalement à la baisse des cotisations enregistrées à fin juin, en particulier par prélèvement automatique.

La recherche de nouveaux adhérents ainsi que la relance de ceux non à jour de leur cotisation seront nécessaires pour nous permettre de financer un retour au niveau de nos activités antérieures *« pré-COVID »* sans trop puiser dans nos réserves qui toutefois nous donnent une marge de manoeuvre appréciable.





Résolutions adoptées

Résolution N°1
Le PV de l'Assemblée générale ordinaire du 24 novembre 2020 publié dans le N°203 de PRÉSENCE de janvier 2021 est approuvé.

Résolution N°2
Le rapport moral du secrétaire général publié dans le N°204 de PRÉSENCE d'avril 2021 est approuvé.

Résolution N°3
Le compte de résultat et le bilan de l'ARAF publiés dans le N°204 de PRÉSENCE d'avril 2021 sont approuvés.

Résolution N°4
Quitus est donné au trésorier général, Bernard Bazot.

Calendrier des prochaines journées régionales 2021

Régions	Dates
Aquitaine	Mardi 5 octobre
Auvergne Bourbonnais	Mardi 12 octobre
Bourgogne - Franche-Comté	Jeudi 21 octobre
Bretagne	Jeudi 16 septembre
Centre	Jeudi 28 octobre
Charentes - Poitou - Limousin	Jeudi 23 septembre
Corse	Jeudi 7 octobre
Guadeloupe	Jeudi 18 novembre
Île-de-France Nord	mardi 9 novembre
Languedoc - Roussillon	Jeudi 4 novembre
Marseille - Provence	Mardi 7 septembre
Martinique	Mercredi 17 novembre
Midi - Pyrénées	Jeudi 30 septembre
Nord	Jeudi 9 septembre
Normandie	Mardi 21 septembre
Val-de-Loire	Jeudi 14 octobre

Résultat des élections au Conseil d'Administration

Bernard Allegro, Alain Bardi, Jean Chassaing, Pierre Girault, Alain Guétrot, Harry Marne, Jean-Michel Moutet, Isabelle de Ponsay, Christiane Taranoff, Dominique Usciati sont élus.

La matinée des délégués régionaux et de leurs adjoints

L'Assemblée générale a été précédée par l'habituelle réunion des délégués régionaux au cours de laquelle ont été présentés Alain Parmentier futur DR Bourgogne, Jean-Jacques Ledauphin DRA Midi-Pyrénées et Jean-Victor Certain DRA Languedoc-Roussillon.

Ci-contre, le nouveau calendrier des prochaines journées régionales 2021.

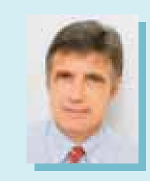
Bernard Bazot, Pierre Girault, Annie Bressange

L'organigramme des organes centraux de l'ARAF

Présidents honoraires

Gérard de Feraudy, Philippe Hache, Harry Marne

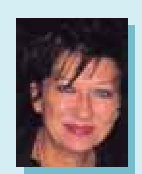
Administrateurs membres du bureau statutaire


Bernard Bazot
Trésorier général et administrateur AGE


Pierre Girault
Secrétaire général


Alain Guétrot
Président


Jean-Michel Moutet
Vice-président

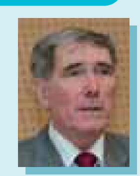

Annie Bressange
Coordonnatrice des régions

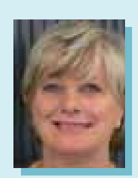

Brice Meyer-Heine
Rédacteur en chef de Présence

Autres administrateurs

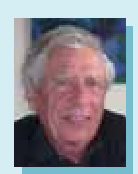

Bernard Allegro
Référent Système d'Information


Jean Chassaing
Premier Vice-président de la MNPAF et Référent Mutuelle AF et FNAR


Sylvain Denis
Conseiller technique, référent Protection sociale PS

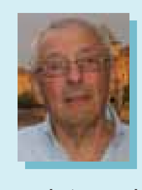

Anne-Marie Kozlowska
Conseillère du président

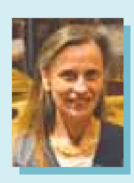

Harry Marne
Président honoraire, Référent CRAF


Henri Millot
Chargé de la communication


Isabelle de Ponsay
Promotion et Animation


Bernard Pourchet
Chargé des relations inter-associations


André Reich
Représentant ARIT et ACVG


Marie-Françoise Scalabrino
Représentant l'Amicale UTA


Christiane Taranoff
Chargée des questions PN


Dominique Usciati
Support logistique


Alain Bardi
Projet ARAF-MNPAF


Jean Wieviorka

Bénévoles

Accueil : G. Buffat, I. de Ponsay, C. Faisandier, C. Mignon, D. Usciati, J.-P. Vidal - **Vérificateur aux comptes :** J. Bazin - **Comptabilité :** R. Simonet - **Régions et manifestations :** F. Menut - **Support Assoconnect :** P.-J. Dalbigot, J. Lavaud - **Gestion adhérents :** A. Bressange, C. Fontaine - **Assistants calcul retraite :** J.-P. Bordet, J. Dubourdieu, P. Dubois, J.-J. Esnard, H. Etchegaray, R. Le Goff.

Intervenants stages retraites AF

PS : A. Bressange, C. Mignon, H. Millot, J.-M. Minck. **PN :** C. Taranoff, J. Roger, I. Lenoble

Comité de rédaction de la revue « PRÉSENCE »

B. Bazot, A. Bressange, J. Cruzel, S. Denis, I. de Ponsay, P. Girault, A. Guétrot, H. Marne, H. Millot, B. Pourchet, C. Taranoff

Site Internet

Brice Meyer-Heine

Vous êtes toutes et tous les bienvenus à l'ARAF

Notre association est ouverte aussi bien aux actifs qu'aux anciens, retraités ou PDV. Venez nous rejoindre pour que les liens perdurent entre PNT, PNC, PS. Nous accueillons aussi parmi nous les conjoints de nos adhérents disparus. Vous voulez contacter un autre collègue de l'ARAF ? Consultez l'annuaire ou appelez-nous, nous saurons vous mettre en relation (avec son accord bien sûr).

Personnel au sol

M. Yves ABBAS
M. Éric AIME
M. Didier AVRIL
Mme Évelyne BARET
Mme Brigitte BENAZET
Mme Catherine BISSONNIER
M. Maurice BRETON
M. Jean-Christophe BRUNET
Mme Marie-Françoise BRUYERE
Mme Annick CARO
M. Marc CHANTELLY
M. Christian DALLE
M. Michel DE MEULENAERE
M. Pierre DUBOIS
M. Alain DUVAL
Mme Agnès FIBLEUIL
M. Thierry GARCIA
M. Joël GRUERE
M. Bruno HELLEBROECK
M. Michel-Pierre JACQUIER
Mme Claudine JOURDAIN
M. Patrice JOUSSEMET
M. Jean-Philippe LACOUR
M. Gilles LAVAULT
Mme Françoise LEBRETON
M. Franck LE COURT
Mme Sylvie LENORMAND
Mme Viviane LÉON
M. Jean-Michel LIENARD
Mme Marie MERCANDIER
Mme Véronique MASSIGNAN
M. Pierre MIE
M. Michel MINTIER
M. Denis MOINAT
M. Marc MORVAN
M. Jean-Marc NIETO
M. Thierry NOUHAUT
M. Eric ORLANDI
M. Francis ORELLANA-POLO
M. Ibrahim PATEL
M. Jacques PAUMIER
Mme Laura PINTO DE SOUSA
M. Patrice PLANQUETTE
M. Gérard POUYEZ
M. Jean-Claude QUERE
Mme Roselyne SAUVAGE
M. Pierre SAVOYE
Mme Christine-Catherine SERVANT
M. Jean-Pierre SERVANT
M. Alain SIMON
M. Jean-Louis TETART
Mme Élisabeth THOMAS
M. Gilles TILLIETTE

Personnel navigant commercial

M. Yves AUBRY
Mme Florence CHABANNE
M. François DUVAL
Mme Élisabeth CONIL TIRILLY
Mme Marie-Odile GALANO
Mme Florence LE VAN TAP
M. Alain LAPORTE
M. Fred LONLAS
M. Karim MAHDADA
Mme Christine MEDUS
Mme Anne MOUSSAVI SAEEDI
Mme Véronique VALSIMBERT

Personnel navigant technique

M. Christophe BRUIANT
M. Gilles DELMAS
M. Hervé HAUTION
M. Alain LEONI
M. Michel VALLÉE
M. Olivier WILMART

Point sur les adhésions/abonnements

Depuis notre point d'avril, notre nombre d'adhérents s'est effrité à 8 384 ; malgré les adhésions ci-dessus que nous accueillons avec plaisir, un nombre important de décès a été porté à notre connaissance avec retard (suite à notre campagne de relance) ainsi que des démissions de la part de très anciens, dont les centres d'intérêt ont changé.

8 384 adhérents et parmi eux 73 % à jour que nous remercions d'avoir répondu à l'appel, se répartissant selon leur préférence de mode de règlement :

- 486 en carte bancaire
- 103 en virement
- 128 en paiement à vie
- 1 431 en chèque
- 2 117 + 1 838 en prélèvement bancaire (sur les opérations d'avril puis de juin) soit, au total, 6 103 adhérents à jour de leur adhésion/abonnement.

Nous espérons que pour les 2 281 retardataires il ne s'agit que d'un oubli qui peut encore être réparé par un règlement en carte bancaire, virement ou chèque. Notre association et notre revue ont besoin de chacun d'entre vous.

Conjoints d'adhérents

Leurs conjoints étaient nos adhérents ; il et elles ont choisi de rester avec nous, nous les en remercions.

Mme Francine CARRAZ
M. François COLLET
Mme Évelyne GABILLARD
Mme Maryse LANCRIN
Mme Marie-Claude LOTTIN
Mme Geneviève MATHIAU
Mme Roselyne MICHAUD
Mme Marie-Anice MUSCAT
Mme Hélène NAVARRO
Mme Marie OTTONELLO
Mme Chantal PINEDA
Mme Marites POISSONNEAU
Mme Yvette VIGON

Ce document est à envoyer pour toute nouvelle adhésion ou dans le seul cas où une donnée vous concernant a changé

Adhésion et Abonnement 2021

Adhésion à l'ARAF
Abonnement aux revues PRÉSENCE
et Courrier des Retraités

Nom*: .... **Prénom*:** ....

Adresse*: ....

Code Postal*: |_|_|_|_|_| **Ville*:** ....

Téléphone*: fixe |_|_|_|_|_|_|_|_|_|_| **portable** |_|_|_|_|_|_|_|_|_|_|

Mail personnel*: ....

Date de naissance*: |_|_|_|_|_|_|_|_| **Situation de famille*:** |_|

Marié(e), **C**élibataire, **P**acsé(e), **D**ivorcé(e), **S**éparé(e) ou **V**euf (veuve) : ....

Matricule Air France*: |_|_|_|_|_|_|_|_| **PS** |_| **PNC** |_| **PNT** |_|

Date d'entrée dans la compagnie*: |_|_|_|_|_|_|_|_|

Emploi ***(dernier)*:** ....

Date de départ de la compagnie: |_|_|_|_|_|_|_|_|

Adhésion à l'ARAF en tant que:

|_| **Adhérent retraité** |_| **Adhérent en activité** |_| **Veuve/Veuf d'adhérent** |_| **Associé**

Je ne souhaite pas figurer dans l'annuaire de l'ARAF(1): |_|

** Rubriques obligatoires*
(1) Seuls les éléments suivants figureront dans le futur annuaire: Nom, prénom, adresse mail

Fait à .... **le** ....

Signature:

Cotisations annuelles

Adhésion à l'ARAF et abonnement à **PRÉSENCE**	❑ **28 €**
Adhésion à l'ARAF sans abonnement à **PRÉSENCE**	❑ **14 €**
Abonnement à **PRÉSENCE** sans adhésion à l'ARAF	❑ **28 €**
Abonnement facultatif au Courrier des Retraités - FNAR:	❑ **5 €**
	Total:......... **€**

La première adhésion doit être réglée par chèque, virement ou carte bancaire, l'autorisation de prélèvement automatique vous est proposée ensuite (document téléchargeable sur notre site **araf.info.fr**).

Adresse-contact: Roissypôle BAT 5 - 45, rue de Paris 95747 Roissy-Charles de Gaulle Cedex - courriel: **araf@araf.info**

CRPN : l'impact de la pandémie pour 2021

Jean-Michel Moutet, administrateur de la CRPN, fait le point des résultats 2020 et des perspectives pour l'année 2021.

La CRPN a affiché pour l'année 2020 un des pires résultats depuis sa création en 1952.
Ces résultats 2020 contrastent particulièrement avec ceux de l'année 2019, marquée par une diminution importante du déficit technique du régime grâce à la reprise constatée du transport aérien, hélas rapidement entravée par la pandémie.
Le tableau ci-dessous met en évidence cette dégradation des résultats d'une année sur l'autre.

	2019	2020
Cotisations	552 M€	371 M€ (dont 150 M€ ne seront versés qu'en janvier 2024)
Prestations	641 M€	675 M€
Coûts de fonctionnement	9 M€	9M€
Résultats du régime	-98 M€	-313 M€
Réserves (valeur vénale)	Au 01/01 : 4,9 Md €	Au 01/01 : 5,5 Md €
Produits des réserves (en valeur comptable)	698 M€	250 M€
Résultat global CRPN (en valeur comptable)	600 M€ (596 M€ après impôts)	-63 M€ (-66 M€ après impôts)
Réserves (valeur vénale)	Au 31/12 : 5,5 Md €	Au 31/12 : 5,25 Md €

Les cotisations diminuent fortement à 371 millions €, de par une baisse de l'activité des navigants d'une part, mais aussi du fait que les indemnités de chômage partiel versées par l'état ne sont pas soumises à cotisations. Sur ces 371 millions € de cotisations, 150 millions € ne seront versés qu'en janvier 2024, la CRPN ayant facilité ce report de paiement afin d'aider les compagnies à préserver leur trésorerie.
Les prestations augmentent sensiblement à 675 millions € de par les liquidations anticipées consécutives aux plans de départ des compagnies aériennes.
Au total, le régime des navigants, qui est structurellement déficitaire, voit son déficit technique (différence entre les cotisations reçues et les prestations versées majorées des coûts de fonctionnement) se creuser à 313 millions €.
Ce déficit technique n'a pas pu être comblé par le produit des réserves comme lors des années précédentes.
Les réserves, qui s'élevaient à 5,5 milliards € au 1er janvier 2020, ont dégagé 250 millions € de produits au cours de l'année 2020, un montant important certes, mais cependant insuffisant pour éponger les 313 millions du déficit technique du régime.
La CRPN affiche donc un résultat net global négatif de 66 millions € après impôts pour l'année 2020, contrastant fortement avec celui de 2019, positif de 600 millions €, qui était particulièrement élevé grâce à un déficit technique du régime contenu à 98 millions € et un produit des réserves de 698 millions € dopé par d'importantes plus-values réalisées sur la vente d'immeubles.

À noter que les réserves sont passées de 5,5 milliards € au 1er janvier 2020 à 5,25 milliards € au 31 décembre 2020, soit une diminution d'environ 250 millions € supérieure aux 66 millions € de déficit global de l'année 2020 ; cette différence provient de ce que le déficit global est exprimé en valeur comptable et ne peut donc être reporté directement sur le montant des réserves qui est exprimé en valeur vénale.
Au-delà de la dégradation des comptes du régime, l'année 2020 aura aussi été marquée pour les navigants par l'annonce du groupe Air France d'un transfert à Transavia de nombreuses lignes exploitées par HOP.
Ceci n'est qu'une accélération d'une tendance lourde observée depuis plusieurs années à la CRPN où l'on constate une diminution du nombre de cotisants de HOP au profit de Transavia mais aussi d'Easyjet.
Ainsi le nombre de cotisants HOP, qui s'élevait à 1547 en 2019, était en diminution de 4,4 % par rapport à 2018 et de 14,4 % par rapport à 2015.
A contrario, en 2019, on dénombrait 1 154 cotisants à Transavia en augmentation de 5,5 % par rapport à 2018 et de 84,3 % par rapport à 2015, et 1782 cotisants à Easyjet en augmentation de 10,9 % par rapport à 2018 et de 62 % par rapport à 2015.
En 2019 Easyjet dépassait désormais HOP et représentait en nombre d'affiliés et en montant de cotisations versées la deuxième compagnie après Air France pour la CRPN.

Quelles perspectives pour la CRPN ?

Le régime des navigants s'inscrit toujours en 2021 dans un environnement dégradé du transport aérien avec en conséquence un déficit technique qui devrait être encore élevé.
Cette conjoncture de dégradation des comptes du régime, même si elle devait perdurer une ou deux années supplémentaires au-delà de 2021, ne doit pas générer d'inquiétude pour les navigants, la pandémie se produisant à un moment où le montant des réserves est élevé au regard des prestations versées (5,25 milliards € de réserves pour des prestations de l'ordre de 650 à 700 millions €), assurant la viabilité du régime.
Si le retour à la normale du transport aérien s'opère en 2024 comme le prévoient de nombreux analystes, la CRPN devrait pouvoir surmonter cet épisode malheureux sans conséquences majeures à moyen terme.
Il est trop tôt pour pouvoir se prononcer sur les conséquences à long terme de cette pandémie et sur les mesures éventuelles qui devront être envisagées.
Néanmoins elle a fait prendre conscience que le risque majeur auquel le régime des navigants est confronté réside dans son assise étroite reposant presque exclusivement sur les seules ressources du transport aérien, risque auquel l'intégration de la CRPN au sein du régime universel devrait apporter une réponse suffisante.

● Jean-Michel Moutet, administrateur CRPN

La FNAR qu'est ce que c'est ?



Sylvain Denis, président d'honneur de la FNAR, et fidèle contributeur à notre revue, rappelle pour nos nouveaux lecteurs, le rôle de cette fédération à laquelle l'ARAF participe de manière très active.

La Fédération nationale des associations de retraités regroupe environ 70 associations de retraités ou préretraités qu'ils soient regroupés dans une fédération départementale de clubs (le Doubs, le Gard par exemple) ou dans une association d'anciens salariés d'entreprises comme Philips, Hewlett-Packard, NCR, le Crédit agricole etc. et Air France et Air Inter. Une branche pour les retraités qui adhérent à titre individuel est disponible, Senior France. Ainsi environ 100 000 anciens retraités sont adhérents indirectement à la FNAR.

La FNAR est indépendante de toute appartenance politique ou syndicale et est ouverte à tous. Ainsi cela lui permet d'exprimer des positions propres dans les cercles où elle est admise. En effet les associations de retraités ne sont pas bien accueillies partout et c'est notre effort quotidien, alors que la parole des personnes est de plus en plus demandée, de nous faire admettre dans les organismes qui traitent des questions qui concernent les retraités et les personnes plus toutes jeunes !

La FNAR développe ses activités dans trois domaines

La santé

La FNAR est agréée pour désigner des représentants dans les Commissions des usagers (CDU) des établissements sanitaires (hôpitaux et cliniques). Cela signifie que toutes les associations adhérentes à la FNAR peuvent proposer des représentants d'usagers RU. Elle est active dans les structures de France assos santé qui est la fédération qui regroupe les associations et fédérations agréées. Elle représente les personnes retraitées et âgées aux côtés d'associations de victimes de pathologies. Cette fédération est l'interlocuteur du Ministère chargé de la santé, il est donc essentiel que les questions que nous soulevons en tant que retraités (accès aux soins, pluripathologies, fragilités etc.) soient présentées et que des solutions soient avancées.

La représentation des usagers est donc l'occasion de faire connaître nos questions et les solutions que nous avançons tant au niveau national que régional mais aussi au niveau des établissements. C'est aussi un travail de proximité.

L'autonomie

Tout le monde souhaite rester autonome le plus longtemps possible et dans son domicile. Des aides financières ou pratiques sont offertes aux personnes qui pour diverses raisons sont confrontées à des limitations de leur autonomie.

Au niveau national la Caisse nationale de solidarité pour l'autonomie (CNSA) est l'établissements public en charge de gérer et de coordonner ces aides. Les départements jouent un rôle important surtout dans le secteur de l'aide à domicile. Dans tous les cas les représentants des personnes sont présents : le Conseil de la CNSA (où la FNAR est représentée) et les Conseils départementaux de la citoyenneté et de l'autonomie (CDCA) dans lesquels la FNAR désigne des représentants.

L'autonomie est un domaine en plein changement : la loi a créé une cinquième branche de sécurité sociale dont la gestion est confiée à la CNSA. Cela signifie que tous les moyens consacrés à la préservation de l'autonomie des personnes âgées ou en situation de handicap (aides, établissements et soins) sont regroupés ; une mission de coordination des actions qui concourent à cet objectif dans les différents ministères comme l'éducation ou l'emploi est confiée à la CNSA. Un des points difficiles est la nécessaire harmonisation entre les actions de l'État et de la sécurité sociale au sein de la CNSA et celles des départements. C'est le travail en cours.

Les retraités et le pouvoir d'achat

Dans ce domaine la FNAR travaille avec d'autres fédérations de retraités au sein de la Confédération française des retraités (CFR) qui représente un million d'adhérents. La CFR vient d'obtenir un siège au Conseil économique, social et environnemental (CESE) ce qui devrait nous permettre de faire avancer certains dossiers. La réforme des retraites qui prévoyait la création d'un régime universel a été plus ou moins enterrée mais des sujets sont toujours sur la table telle l'harmonisation des pensions de réversion. Une lettre vient d'être adressée au président de la République.

La FNAR vient de relancer sa politique de partenariats grâce à l'énergie d'une adhérente de l'ARAF. Ainsi vous pourrez bénéficier de conditions très avantageuses pour un certain nombre de vos dépenses tel le villages de vacances. Cette politique a un double objectif : la protection de votre pouvoir d'achat et la qualité de vie de nos adhérents.

Comment la FNAR a-t-elle vécu la période de crise sanitaire ? En visoconférences ! Les bureaux se sont tenus mensuellement. Les membres des différentes instances ont pu rester en contact et participer à leurs activités presque normalement. Le site de la FNAR **www.fnarinfo.fr** a été amélioré. Nos activités de représentation se sont déroulées avec particulièrement d'énergie pour suivre les questions liées à la crise sanitaire et à la création de la cinquième branche de sécurité sociale. Ces questions ont conduit à la création de multiples structures plus ou moins temporaires auxquelles la FNAR a été conviée.

L'ARAF est représentée par Jean Chassaing et Sylvain Denis. Le président est Pierre Conti, retraité de la société Philips et Jean Chassaing assure le secrétariat général.

Toutes ces activités demandent des bonnes volontés. Venez nous rejoindre. C'est très intéressant et très utile. Nous ne pouvons pas laisser aux seuls professionnels le soin de porter la parole des personnes. C'est à nous de le faire.

● **Sylvain Denis**

Point sur les retraites PS

L'AGIRC et l'ARRCO
Il faut se rappeler que depuis le 1er janvier 2019, l'AGIRC et l'ARRCO ont fusionné, le nouveau régime unique est aligné sur la valeur du point ARRCO.

Les pensions ont été revalorisées au 1er novembre 2020.

Sécurité sociale (CNAV)
Les pensions ont été revalorisées de 0,40 % au 1er janvier 2021, visible fin février 2021.

IGRS - CRAF
Les pensions CRAF ont été revalorisées le 1er avril 2021 de 0,20 % (moyenne arithmétique des augmentations sécurité sociale 0,40 % et ARRCO 0,0 %).

Au 31 décembre 2020, il y avait 25 350 adhérents au lieu de 28 972 au 31 décembre 2019, soit -12,5 % (les adhérents comprennent les allocataires et les droits différés).

14 384 sont des allocataires au lieu de 14 787 au 31 décembre 2019. Dans les allocataires, 70,4 % sont des pensions directes et 29,6 % des pensions de réversion.
10 966 sont des droits différés, représentant les actifs présents ou ayant quitté la compagnie, au lieu de 14 185 au 31 décembre 2019.

Situation des adhérents :

- 7 293 hommes de 78,8 ans d'âge moyen ;
- 7 091 femmes de 82,1 ans d'âge moyen.

Il faut aussi noter que sur les 90 personnes ayant plus de 100 ans, 68 sont des femmes, (dont 57 allocataires de pensions de réversion, 11 allocataires de pensions directes) et 22 sont des hommes.

Montant des prestations mensuelles au 31 décembre 2020 :

- le montant moyen des pensions directes était de 319 € au lieu de 322 € en 2019 ;
- le montant moyen des pensions de réversion était de : 315 € au lieu de 304 € en 2019.

Harry Marne

Petites annonces

Île de Moorea Polynésie Française, location saisonnière, joli Faré tranquille et confortable à 500 m de la première plage, convient bien pour les longs séjours.
Contacts et renseignements sur le site :
www.lamaisonbleuemoorea.com



Le point sur la mutuelle par le premier vice-président

Les dernières élections à la mutuelle ont eu des conséquences importantes sur son fonctionnement.

La crise Covid-19 a mis en lumière certaines défaillances de notre modèle hospitalier dans le cadre général du système de santé en France, lequel il y a peu était considéré comme le meilleur du monde. Ainsi, la saturation des lits de réanimation a-t-elle été un des déclencheurs des trois périodes de confinement que nous venons de vivre, dont les conséquences ont été et seront terribles pour notre économie, et surtout le transport aérien. Pourtant, l'avènement du 100 % Santé a démontré que notre système pouvait se réformer et même s'améliorer.



« Tout doit changer pour que rien ne change »

G. T. di Lampedusa, Le Guépard

Et la technologie ARN utilisée par Pfizer et Moderna montre que de nouveaux progrès spectaculaires sont possibles en médecine, même si certains en ont peur.
Toutefois, en France, aussi bien pour l'hôpital que pour le déploiement de la campagne de vaccination, la crise a révélé le dysfonctionnement majeur qu'est la bureaucratie. Les systèmes de contrôle s'accumulent et se neutralisent. Et cette capacité de résistance au progrès puise souvent sa source dans nos propres exigences de concurrence, de lutte contre les malversations, et de suppression du risque. D'où des systèmes de *« gouvernance »* de plus en plus surveillés, et contraints : il faut que les élus *« prouvent »* compétence et honnêteté, la surveillance des uns par les autres se généralise (audit, conformité, etc.), les étages se superposent, ministères, missions, agences régionales de santé, échelons départementaux, comités *« Théodule »* à foison.

La mutuelle MNPAF a depuis sa création toujours fonctionné de manière simple et réactive, avec des élus solidaires et attentionnés. Elle est sans doute une des seules mutuelles réellement démocratique, avec des élections qui mettent en jeu des visions très différentes concernant les cotisations et les prestations. Elle a des coûts de gestion parmi les plus bas du marché, et de loin. Elle offre un choix d'options étendu, mais raisonnable. Elle est réellement solidaire, avec une aide pour les plus bas salaires, et un fond social actif. Pourtant, lorsque j'écris ces lignes, j'ai la lourde charge d'être le président de la mutuelle par intérim.

Suite aux dernières élections, certaines listes se sont renforcées, d'autres comme celle soutenue par la CGC chez les collectifs, ou la nôtre chez les individuels, ont perdu leur audience.

Dans le cadre des obligations de la réforme européenne liée à *« Solvabilité II »*, les valeurs de stabilité et de compétence dans la gouvernance des mutuelles sont exigées : aussi notre conseil d'Administration ne renouvelle ses membres que par tiers tous les deux ans : l'Assemblée générale nouvelle a été élue en janvier 2021, mais le prochain renouvellement du conseil d'administration n'aura lieu qu'en juin 2022. Certains souhaitent accélérer le mouvement, et procéder au remplacement anticipé d'administrateurs, pour mieux refléter les nouveaux équilibres ; le président Thierry Bohn a également vu sa gestion contestée, et le traitement controversé par la mutuelle des départs d'Air France en 2020 et 2021 en particulier dans le cadre de la *« portabilité »* a nuit à la sérénité de la gouvernance de la mutuelle. Thierry Bohn a donc démissionné le 1er avril, je l'ai remplacé selon les statuts comme premier vice-président, et un nouveau président sera élu je l'espère au moment où vous lirez ces lignes, selon un processus approfondi permettant de garantir le sérieux et la compétence de notre dirigeant politique.

Solvabilité II a imposé des règles de plus en plus contraignantes à notre mutuelle, laquelle s'appuie sur le savoir-faire de la nouvelle structure de gestion AEMA, fusion de Macif et Aésio. La MNPAF doit garder sa flexibilité et ses coûts de gestion au milieu des écueils de la bureaucratie ambiante qui impose de plus en plus de contrôles. Elle doit aussi maintenir un équilibre subtil entre réactivité et prudence. Nos élus de la liste l'ARAF y veillent, malgré la baisse de leur influence. Ils souhaitent retrouver votre écoute et retisser les liens que la crise a distendus. Soyez à l'écoute de nos prochaines initiatives. Et tous nos vœux au nouveau président de la MNPAF.

Jean Chassaing

Comparez votre mutuelle (saison 1)

Pas une semaine sans recevoir une publicité nous proposant une mutuelle santé moins chère ! Mais que valent vraiment ces offres ?

Beaucoup de collègues s'interrogent sur le montant des cotisations mensuelles de la MNPAF qui paraissent plus élevées en comparaison d'autres mutuelles. Les réponses données, globalement rassurantes, ne sont peut-être pas suffisamment convaincantes dans certains cas particuliers.
Nous allons donc rapporter dans chaque numéro de **PRÉSENCE** des exemples *« vécus »* démontrant l'intérêt d'adhérer à MNPAF dès la sortie du contrat collectif ou même après avoir tenté une expérience ailleurs.

Voici un premier cas réel :
Un couple de retraités (70/71 ans), (chacun dans sa mutuelle d'origine, Monsieur à la MNPAF (Alt 350) et Madame à la mutuelle de son entreprise) fâché des augmentations annuelles de la complémentaire santé de Madame par rapport à la MNPAF de Monsieur, a fait sa propre étude dans l'intention de choisir entre maintenir le statu-quo, aller dans une autre mutuelle ou se regrouper à la MNPAF.

Comparaison des cotisations mensuelles à prestations comparables :
Retenons que la plupart des mutuelles proposent presque toujours aux individuels des cotisations évaluées à l'âge de 55 / 60 ans, sans garantie de leur évolution à terme.
On le voit dans l'exemple ci-dessous, les cotisations sont attractives pour les *« jeunes retraités »* (entre 60 et 70 ans dans ce cas), en revanche elles sont fortement majorées au 70e anniversaire de l'adhérent (plus de 20 % dans notre exemple).
Alors que la MNPAF propose une cotisation indépendante de l'âge.
De surcroit la MNPAF a introduit un tarif pour les *« nouveaux retraités »* Un barème d'accueil leur est proposé applicable sur les trois premières années.

Pour comparer les offres du marché et la gamme Altitude de MNPAF, il a fallu utiliser les barèmes de garanties de 10 à 12 organismes et calculer les différences de cotisations et de remboursements pour le couple sur leur *« consommation médicale »* passée et prévisible (à partir de la moyenne sur les 3 dernières années en prévoyant des dépenses un peu en croissance sur les années suivantes). C'est le travail assez complexe des actuaires qui travaillent pour le compte des assureurs.

Dans notre exemple, deux mutuelles sont apparues clairement les plus intéressantes pour le couple : FFA et MNPAF. Connaissant l'intérêt que présente une vraie mutuelle dans laquelle les retraités votent les augmentations de cotisations annuelles, Madame a finalement rejoint son mari à la MNPAF (ALT 350) dont ils sont satisfaits depuis quatre ans.

année	MNPAF	Mutuelle (gérée par le GAN)
2009	103,5	79,12
2010	103,5	79,32
2011	103,5	87,60
2012	106,2	89,15
2013	105	91,66
2014	105	92,92
2015	104	94,11
2016	101	95,52
2017	101	97
2018	101	117,44 (âge de 70 ans)
2019	101	119,75

Examinons maintenant les attirantes « offres du marché »
Vous remplissez « Mon profil » : retraité(e) de 75 ans
Vous estimez « Mes dépenses » : optique : faibles dépenses. Dentaire : fortes dépenses. Audition : appareillage, etc.
Ma commune de référence : Paris
Mon délai : tous délais (suivant vos besoins de remboursements).

Et voici le résultat : (page 13)
*Critères sélectionnés : évaluation prestation-coût, remboursement optique, remboursement dentaire, remboursement audition, remboursement des soins courants, remboursement hôpital.

Bien sûr, la MNPAF, mutuelle d'entreprise, ne figure pas parmi les 185 mutuelles testées (80 % du marché tout de même).
Mais avec les garanties ALT 350 à 103 €, **notre mutuelle se situerait très probablement avec les quatre meilleures.** ALT 400 à 152,90 € serait plutôt à comparer aux formules « optimum » ; « premium » ou autres, autour de 170 €.

Ce premier survol permet de retrouver l'avantage financier que nous offre la MNPAF grâce à ses frais de gestion particulièrement faibles 8 %, et au comportement suffisamment responsable de ses adhérents (avantages des mutuelles d'entreprises).

Rappelons également l'éventail de services que propose la MNPAF : Médecin Direct, IMA (Inter Mutuelles Assistance) et surtout les avantages négociés du réseau Santéclair.

Ceci ne veut pas dire que la MNPAF est parfaite pour tout le monde à l'instant T, mais une vraie mutuelle s'inscrit dans la durée, notre vie de malade est capable de nous faire vivre de nombreux aléas, et globalement notre mutuelle répond au mieux et au meilleur prix.

Des améliorations sont possibles, via vos délégués de l'ARAF, et il est essentiel que vous nous fassiez remonter les difficultés que vous rencontrez, et surtout les insuffisances de prise en charge qui vous paraissent anormales.

Maintenant, à vous de jouer

Tous vos témoignages documentés sur ces sujets sensibles de la santé seront les bienvenus et permettront de conforter et de faire partager notre choix.
Adressez les par email à **mnpaf@araf.info**

Nous pourrons ensuite parler des améliorations souhaitées par les adhérents et voir comment les faire porter plus régulièrement par les élus de l'ARAF au conseil d'Administration de la mutuelle.

Vous souhaitez évaluer le niveau de vos garanties ?

La mutuelle Air France va mettre à disposition de ses adhérents sur son site **www.mnpaf.fr** un système d'informations sur les garanties proposées. Il doit répondre à l'obligation réglementaire imposée aux assureurs de ne pas garantir leurs clients pour des risques « *fictifs* » ou non demandés.

Nombre de mutuelles 185 contrats analysés	Résultats sur sept critères sélectionnés*	Cotisation mensuelles (€)
4 MIE, AXA, APICIL, HARMONIE	« très bon » ou « bon »	De 130 € à 246 €
10	« très bon » ou « bon » mais moins satisfaisantes pour les besoins évalués	De 121 € à 206 €
4	« bonnes » ; « moyennes » ou « médiocres » suivant les critères	De 97 € à 112 €

Le site est actuellement en test, lorsqu'il sera opérationnel, chaque adhérent pourra s'assurer qu'il a fait les choix adaptés à ses besoins. Nous en reparlerons dans PRÉSENCE.

Par contre, la réglementation n'impose pas aux assureurs une comparaison avec leurs concurrents du marché.

Chacun peut faire l'exercice comme dans l'exemple avec un comparateur proposé sur internet Mais /!\ donner son adresse ou son numéro de téléphone expose à beaucoup de communications de démarchage ! Et il ne compare souvent que quelques offres.



On y retrouve au final la confirmation de l'intérêt d'être assuré avec une cotisation indépendante de l'âge. Mais on comprend aussi grâce à ces tests, la difficulté d'évaluer le niveau de garanties dont on a besoin : faible, moyen, élevé pour chacune des principales catégories de soins ou de prestations. Et variable dans le temps !

C'est sur ce point que les associations de consommateurs ou une association comme l'ARAF peuvent jouer d'abord un rôle d'information.

Mais dès que l'on souhaite comparer des cotisations pour des prestations semblables, c'est très compliqué.

Jean-Marc Fauvel, le directeur de la MNPAF a bien raison de le rappeler. Il peut nous dire très exactement les remboursements annuels faits aux retraités AF pour leurs soins de médecine générale, d'hospitalisation ou pour leurs prestations dentaires, optiques, etc. Une habile division par le nombre d'adhérents fait apparaître les remboursements moyens à un assuré moyen qui n'existe pas. Personne n'est moyen en même temps pour tous les risques de santé. C'est le principe même de la mutualisation.

À suivre..

Alain Bardi
Jean Chassaing
Patrick Bianquis
Jacqueline Druet

Point n°2 sur la Covid-19

Dès à présent la vaccination anti-Covid est ouverte en France à tous les adultes de 18 ans ou plus dont les PN AF. Bientôt les 12 ans et plus seront concernés.

Les études récentes ont montré une efficacité proche de 100 % de la vaccination contre les formes graves du coronavirus, 97 % contre les infections et 86 % contre les infections asymptomatiques (données Israël).

Avec la vaccination 94 % des hospitalisations sont évitées chez les plus de 65 ans (source USA).

Les virus variants actuellement recensés sont aux USA prévenus entre 75 et 90 % avec les vaccins ARN messager, type Pfizer ou Moderna.

Dans les cas rares de réinfection chez les vaccinés, la charge virale est moindre, la transmission de la Covid-19 est divisée par cinq (Israël).

Six études ont permis aux États-Unis de lever l'obligation du port du masque pour les personnes vaccinées : pour inciter à la vaccination, des loteries offrent même des gros lots d'un million de dollars…

Afin d'obtenir un plus haut degré d'anticorps produits, donc une meilleure protection immunitaire, des mélanges vaccinaux sont également proposés :

Vaccin Pfizer à ARN messager en deuxième dose suite à une première dose d'AstraZeneca (12 semaines après).

Les effets secondaires minimes (douleur locale au point d'injection, fatigue, douleurs musculaires et mal de tête) sont plus importants mais soulagés par le paracétamol.

Les patients qui recevront cette association seront avertis de ces risques minimes accrus…

La vaccination permettra d'éviter l'apparition des cas de Covid longs avec des symptômes persistant plus de 3 mois, touchant en gros 10 % des malades diagnostiqués positifs.





Attestation de vaccination contre la Covid-19

Ce service permet d'obtenir facilement une attestation de vaccination contre la Covid-19 après chaque injection reçue en France.

Il s'adresse aux bénéficiaires d'un régime français d'assurance maladie.

Pour vous identifier avec FranceConnect, vous aurez besoin de vos codes d'accès à votre compte ameli, votre compte msa, votre espace impôts…



Qu'est-ce que le service FranceConnect ?

C'est un service sécurisé d'accès à plus de 700 démarches en ligne.

Pas de compte ameli pour vous connecter ?

Créez votre compte ameli en 2 min.

À quoi sert l'attestation de vaccination ?

Vous trouverez toutes les informations utiles sur ameli.fr

On peut désormais télécharger son attestation de vaccination sur le site : https://attestation-vaccin.ameli.fr/

Chez ces malades sont observés :

1/ une fatigue fluctuante liée à l'activité physique et mentale, accompagnée de douleurs généralisées ;

2/ un mal de tête, des troubles cognitifs avec perte de mémoire, baisse de la concentration, de la lucidité contrastant avec les capacités d'avant la maladie ;

3/ des troubles du sommeil, des fourmillements et picotements des membres ;

4/ des troubles ORL : perte de l'odorat et du goût persistant, vertiges, acouphènes voire une surdité ;

5/ des signes cardio-respiratoires avec oppression et douleurs thoraciques associées à des tachycardies, palpitations et toux rebelle ;

6/ des signes digestifs fréquents : nausées, brûlures d'estomac, vomissements, diarrhées ou constipation ;

7/ des signes dermatologiques avec démangeaisons et urticaire, pseudo engelures des mains et des pieds complètent le tableau clinique ;

8/ anxiété et irritabilité sont souvent observés durant ces covids longs qui peuvent être évités, rappelons-le, par la vaccination.

Dr Jean-Pierre Donne

Airemploi, de l'espace aux métiers de l'aérien

L'entretien récent avec un de nos adhérents, conférencier à Airemploi, a éveillé notre curiosité. Pour en savoir plus sur cette association liée à Air France, Nicolas Gros, directeur de l'association, a bien voulu nous recevoir et répondre à nos questions.

« Airemploi est une association loi 1901 créée à l'initiative d'Air France il y a 20 ans, avec le soutien de la FNAM (Fédération nationale de l'aviation marchande) et du GIFAS (Groupement des industries françaises aéronautiques et spatiales). Son objectif est de promouvoir les métiers de l'aérien, du transport comme de la construction aéronautique et spatiale, en s'adressant à un public scolaire ou à de jeunes demandeurs d'emploi.



C'est une volonté forte de la compagnie d'assumer cette responsabilité sociétale, en particulier vis-à-vis des territoires où elle est implantée, en faisant connaître la multiplicité des métiers de l'aérien. Et le soutien financier d'Air France est essentiel pour la pérennité et le développement d'Airemploi.
Notre Conseil d'administration réunit outre Air France, d'autres acteurs qui participent au rayonnement du secteur aéronautique français comme Airbus, Dassault, Safran, l'Armée de l'Air ou la Marine nationale…

Nos partenaires sont très variés : conseils départementaux, rectorats, collèges et lycées, des structures publiques comme les Cités des Métiers ou Paris-CDG Alliances, ou encore des associations comme Hanvol et la FFVP (Fédération française du vol en planeur), ou des médias comme Aviation et pilotes.

L'action d'Airemploi s'articule principalement autour de 5 axes :
1/ Les conférences « Terre et ciel » qui sont destinées aux collégiens et lycéens et sont animées, en France et dans les DOM, par un réseau de conférenciers tous passionnés d'aviation. L'objectif de ces conférences est de présenter les métiers de l'aérien et de conduire avec les élèves une réflexion sur leur projet professionnel, l'outil pédagogique créé par Airemploi étant très apprécié par les enseignants. En année normale 200 conférences sont organisées pour environ 4 000 élèves.

2/ Une présence forte dans les forums professionnels et les salons sur tout le territoire : 40 à 50 salons/an et là aussi la rencontre avec des milliers de personnes.

3/ Notre présence sur le web et les réseaux sociaux : un nouveau site (**airemploi.org**) a été lancé en décembre 2020 et la fréquentation est au rendez-vous (de l'ordre de 15 000 visites/mois). Notre présence sur les réseaux sociaux (Linkedin, Instagram, Facebook) se renforce également de mois en mois.

4/ Des actions ciblées type « Féminisons les métiers de l'aérien ». Nous sommes très fiers de cette action menée par Airemploi depuis 10 ans et qui consiste en un jumelage de groupes de lycéennes et collégiennes avec des entreprises et des marraines professionnelles exerçant tous les métiers de la construction aéronautique et spatiale ou le métier de pilote.

5/ Du conseil d'orientation professionnelle individuel à la demande.





L'équipe est constituée de deux conférencières spécialistes l'une des métiers du transport et l'autre des métiers de la construction aéronautique et spatiale, d'une responsable communication et réseaux sociaux et de 2 supports logistiques, complétée par 16 conférenciers répartis sur la France entière. Ces derniers sont d'anciens professionnels pour la plupart avec comme points communs, la passion de l'aviation et le goût de la pédagogie.

Pour conclure, le message que nous portons, qui est celui de toute la filière, est que même si la période est historiquement difficile pour l'industrie aéronautique et le transport aérien, cela vaut la peine de s'orienter vers nos métiers car notre secteur retrouvera son dynamisme et saura se réinventer autour de l'avion du futur. »

Merci à Nicolas Gros de nous avoir ouvert les portes d'Airemploi Espace Orientation
Site : **www.airemploi.org**

Interview réalisée par Annie Bressange

Voyager en toute confiance avec Air France

La situation sanitaire a bouleversé les habitudes de chacun et les réglementations en vigueur dans les pays ont fortement limité les possibilités de voyage. Depuis le début de la crise, Air France s'adapte pour accueillir ses clients et suit de près l'évolution de la situation pour rouvrir le ciel vol après vol.

Afin d'accompagner la reprise progressive des voyages pendant la période estivale, Air France enrichit son offre vers les destinations loisirs. Cet été, la compagnie assurera 80 liaisons saisonnières - dont 22 nouveautés - vers la France, l'Europe et l'Afrique du Nord au départ de Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly et des régions françaises.

Dans ce contexte de crise sanitaire mondiale, les comportements de voyage et les attentes des clients ont évolué. Dans la pyramide des attentes, si la sécurité des vols reste un impératif de base, viennent juste après les *« conditions sanitaires »* puis *« la responsabilité sociétale, le voyager responsable »* qui prennent une dimension plus importante qu'avant crise. Juste après, vient la notion de *« plaisir du voyage »*.



Air France place la santé et la sécurité de ses clients et de ses personnels au cœur de ses priorités et dès l'apparition du virus Covid-19, la compagnie a instauré des mesures exceptionnelles regroupées sous le label Air France Protect.



Air France Protect, c'est la promesse d'un voyage en toute sérénité



- **Des mesures sanitaires garantissant les meilleures conditions de sécurité à chaque étape du voyage**

Dès l'arrivée à l'aéroport et durant toute la durée du voyage, le port du masque est obligatoire - à partir de 11 ans. Affichages, annonces et marquages au sol rappellent les mesures de distanciation et des distributeurs de gel hydroalcoolique sont à disposition sur l'ensemble du parcours, du départ, jusqu'à l'arrivée. Tous les comptoirs sont équipés d'écrans de protection en plexiglas et sont régulièrement désinfectés. À bord, les cabines et les surfaces en contact avec les clients sont minutieusement désinfectées. Pendant le vol, l'air est renouvelé toutes les 3 minutes. Le système de recyclage d'air des avions d'Air France est équipé de filtres HEPA - High efficiency particulate air-, identiques à ceux utilisés dans les blocs opératoires, qui captent 99,9 % des particules. Air France offre à bord de ses vols long-courrier, un kit sanitaire contenant masque, gel et lingette. À l'arrivée, les clients sont invités à débarquer de façon cadencée afin de respecter la distanciation et les consignes sur la distanciation en aéroport sont clairement affichées.

- **Des mesures commerciales flexibles avec des billets 100 % modifiables ou remboursables pour réserver sereinement**

Quelle qu'en soit la raison, les clients peuvent modifier leur réservation, obtenir un avoir remboursable s'ils ne souhaitent plus voyager ou être remboursés si le vol a été annulé. Ces mesures s'appliquent pour tous les voyages jusqu'au 31 décembre 2021.

- **Une assurance pour couvrir le risque sanitaire**

Air France, en partenariat avec Allianz Travel, a étendu ses garanties d'assurance* voyage pour protéger davantage ses clients en cas d'épidémie telle que la Covid-19 avec une assistance médicale et un remboursement des frais médicaux à l'étranger ou des frais supplémentaires en cas de quarantaine. Cette assurance complète les produits Annulation + Vol manqué, Multirisque et Assistance existants.

** Couverture disponible pour les clients résidant en France, en Allemagne, en Espagne, en Italie, aux Pays-Bas et au Royaume-Uni, et prochainement pour d'autres pays.*

Air France décroche 4 étoiles au classement "Covid-19 Airline Safety Rating" de Skytrax

Skytrax, agence internationale de notation du transport aérien, a réalisé fin 2020, un audit sur plusieurs vols moyens et longs courriers, évaluant la côte de sécurité sanitaire des compagnies aériennes, essentiellement l'efficacité et la



cohérence des mesures sanitaires mises en place pour protéger leurs clients et leurs personnels de la Covid-19.

Tout au long de la crise, Air France s'adapte et ajuste son offre

En fonction de l'évolution de la situation sanitaire, le service à bord a été adapté au fur et à mesure. L'offre de restauration a dû être limitée à certaines périodes puis réintroduite lorsque la situation s'est améliorée. Les produits sous film ou emballés individuellement sont privilégiés et les ventes de produits détaxés ainsi que l'offre de presse ont été suspendues. Aussi, en raison des consignes sanitaires et des confinements en vigueur en France et dans le monde, certains salons Air France ou tiers ont dû fermer. D'autres ont pu rouvrir progressivement en garantissant les mêmes mesures sanitaires: gel hydroalcoolique à disposition, port du masque chirurgical obligatoire, respect de la distanciation physique avec une offre de restauration et des services adaptés.



Depuis le début de la crise, Air France s'est attachée à développer un lien de proximité avec ses clients, pour les rassurer et capitaliser sur leur confiance. Les équipes d'Air France restent attentives à l'évolution de la situation sanitaire et sont plus que jamais mobilisées pour accueillir ses clients en toute sécurité.

Catherine Villar
Directrice Expérience Client

Air France actualités 

L'ARAF vous informe des nouveautés de notre compagnie. Pour connaître les dernières évolutions consulter notre site www.araf.info.

Le programme des vols évolue cet été



Dans le cadre de la réouverture progressive des frontières françaises et de la levée de certaines restrictions de voyage, le programme de vols évolue vers la France, l'Europe, l'Afrique du nord et les outre-mer.

En juillet et en août 2021, le programme de vols d'Air France représentera 60 à 65% des capacités déployées à la même époque en 2019.

Sur le réseau court et moyen-courrier, outre son programme habituel, Air France proposera cet été 81 liaisons saisonnières dont 23 nouveautés. Plus de 40 liaisons estivales seront proposées sur le réseau domestique, au départ de Paris et de région à région, notamment vers la Corse, qui sera cet été reliée en direct à Paris, Bordeaux, Caen, Lille, Lyon, Pau, Rennes, Strasbourg et Nantes.

En Europe, cette offre portera essentiellement sur des destinations loisirs, telles que la Grèce, le Portugal, l'Espagne et l'Italie, au départ de Paris et des régions françaises. Au global et comparé à l'été 2019, Air France augmentera son offre vers la Grèce de près de 80 %, et celle vers le Portugal de près de 25 %.

Sur long-courrier, la levée des motifs impérieux vers la plupart des destinations outre-mer permettra de renforcer l'offre sur ces routes essentielles à la continuité territoriale. Air France assurera cet été jusqu'à 3 vols par jour vers Pointe-à-Pitre (Guadeloupe), Fort-de-France (Martinique) et Saint-Denis de La Réunion au départ de Paris-Orly et Paris-Charles de Gaulle, permettant des correspondances sur l'ensemble du réseau d'Air France.

Air France poursuit le renouvellement de sa flotte et a accueilli le 18 juin « Aubusson » son 10e Airbus A350



L'avion arbore à l'avant du fuselage son nom de baptême : « *Aubusson* », du nom de cette commune située dans la Creuse dont le savoir-faire en matière de tapisserie rayonne à travers le monde.
Depuis 2019 et la livraison du 1er Airbus A350, Air France renoue en effet avec la tradition légendaire de baptiser ses avions du nom de villes françaises. Aubusson est la 46e ville à être mise à l'honneur sur les appareils de la compagnie.

Air France remporte le « Diamond Award » au classement de l'APEX Health Safety powered by SimpliFlying

Le 27 mai 2021, à l'occasion de la remise des prix de l'APEX Health Safety powered by SimpliFlying récompensant les meilleures mesures mises en place par les compagnies aériennes en matière de santé et de sécurité sanitaire, Air France a reçu le Diamond Award, la plus haute distinction de sa catégorie.



Extraits de L'accent Web

L'A220-300 arrive



Nous vous avions présenté l'arrivée de l'A350 dans la flotte Air France (Présence 195 de janvier 2019), dont Air France vient de recevoir son 10e appareil. C'est au tour de l'A220-300 de compléter l'ensemble. Nous avons demandé en avant-première, à Florent Zanichelli, responsable de la partie production du projet mise en ligne de l'A220-300, de nous présenter ce nouveau type d'appareil.

Pourquoi AF a-t-elle eu besoin d'un énième type avion ?

La flotte Airbus A318, A319, A320 et A321 est vieillissante, il est nécessaire de la renouveler. Il s'agit d'un projet stratégique majeur de la compagnie avec des enjeux forts. Cet avion, considéré comme le plus moderne de sa catégorie ne manque pas d'atouts : amélioration de la performance économique et de la performance environnementale. Le choix de l'A220-300 s'est fait naturellement, plus économique et moins polluant que la famille 320. En capacité passagers, le 220-300 remplace très facilement les A318 et A319. C'est un grand retour de Pratt et Whitney chez Air France, avec à la clef un super contrat de sous-traitance.

Cet avion A220 est en fait un Bombardier, comment Bombardier s'intègre-t-il dans la gamme Airbus ?

Airbus a racheté en février 2020, 75 % du capital de l'entreprise Bombardier *« branche aéronautique »* ; c'est ainsi que le *« Bombardier C séries 500 »* a été rebaptisé A220. Depuis ce rachat, les commandes ont triplé et les clients se multiplient depuis qu'Air France s'est positionnée. Mais ce programme ne devrait être rentable qu'à partir de 2025 voire 2026. Le prix catalogue d'un A220 se situe entre 62 et 71 millions de dollars suivant le modèle et les options. Le rythme de production sur les chaînes à Mirabel, près de Montréal au Canada, avec la livraison de 60 avions en 4 ans, a été aussi un élément déterminant, ce challenge étant impossible sur les chaînes classiques d'Airbus A320. Il existe aussi depuis mai 2020, une nouvelle chaîne d'assemblage d'A220 à Mobile aux USA pour le marché américain.



Quel est le calendrier de mise en ligne ?

Malgré la crise actuelle, le projet A220 continue dans le respect du calendrier prévu. Le premier A220, le F-HZUA est prévu fin septembre 2021, rapidement suivi de 2 autres en octobre, 2 en novembre et 1 en décembre. Ce ne sera qu'au mois de novembre, après la formation de nos pilotes et autres personnels, que nous commercialiserons les premiers vols A220 au départ de Paris-CDG. Le rythme de livraison sera ensuite très soutenu avec 15 avions livrés par an en 2022 et 2023. Fin 2025, les 60 A220-300 seront en service. Ce ne sont pas moins de 9 avions Air France qui sont fabriqués simultanément à Mirabel. Chaque entrée d'avion correspondra à la sortie d'un avion moyen-courrier de la famille A320. Les vols au départ d'Orly débuteront fin 2022.

C'est un appareil moyen-courrier, a-t-on à ce jour une idée des lignes concernées ?

La capacité de cet avion est de 148 sièges. Sa vocation est de remplacer les Airbus A318 et A319 dont la



capacité est inférieure, mais également des A320.
Le programme Air France travaille à la structuration du réseau, en prenant en compte différents critères et desideratas exprimés par toutes les directions, portant principalement sur des vols à la fois suffisamment longs pour pouvoir faire de l'instruction et relativement courts de façon à maximiser le nombre d'étapes et assurer une cadence d'instruction très importante. Parmi les 80 escales du moyen-courrier, une pré-liste de vingt-deux escales a été identifiée pour aboutir au réseau définitif des saisons hiver 2021 puis été 2022. Dans un premier temps, 7 destinations seront desservies au départ de CDG, il s'agit de : Madrid, Barcelone, Milan Linate, Venise, Berlin, Bologne et Lisbonne.

Un nouvel avion, des performances nouvelles, quelles sont-elles ?

L'A220-300 est un avion canadien. Il est équipé du réacteur Pratt et Whitney PW1524G-4 (G : pour Geared Turbo fan Engine). C'est une motorisation qui utilise une technologie disruptive.

Il s'agit d'un boîtier réducteur, situé entre le fan et le compresseur basse pression, permettant au fan de tourner à une vitesse plus basse et d'avoir ainsi un fonctionnement optimal. Ce réacteur permet une économie de 20 % de carburant, une réduction du bruit de moitié et une réduction de 50 % de l'émission de NOx, un puissant gaz à effet de serre.

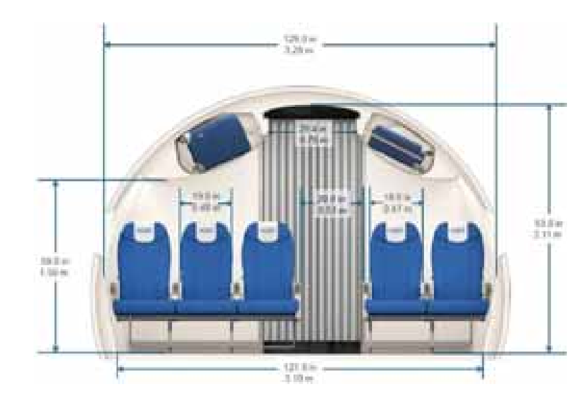
Air France a fait le choix d'acheter 60 Airbus A220-300. La version tiret 300 mesure 3,70 m de plus que la version A220-100, soit une longueur de 38,7 m ; les 2 versions ont une hauteur de 11,80 et 35,1 m d'envergure. L'A220-300 se rapproche beaucoup des dimensions de l'A320 avec une section de fuselage moins large, soit 3,50 m de diamètre, contre 4 mètres pour un A320, limitant ainsi la traînée, ce qui contribue également à l'économie de carburant : soit 2,6 litres de carburant au 100 km par passager. Son altitude maximum opérationnelle est de 41 000 pieds (12 500 m), son range (rayon d'action) est de 3 300 Nm (6 112 km) lui permettant ainsi de desservir depuis CDG des villes comme Bahreïn dans le golfe persique, Bangui en Centrafrique et bien au-delà de l'Europe.



Sa masse maximum au décollage est de 69,9 tonnes, sa masse maximum atterrissage est de 58,7 tonnes. La quantité de carburant emporté est de 21 500 litres soit environ 17 tonnes réparties dans 3 réservoirs, dont un central entre les 2 ailes. Sa vitesse de croisière est de Mach 0,82 soit environ 870 km/h. Le poste est très similaire à celui du Boeing 787, encore plus que de celui de l'A350. L'avion est équipé d'un OMS (Onboard Maintenance System) qui centralise les données venant des réacteurs et de l'avion, il permet le lancement d'essais, le réglage à distance de certains systèmes et reçoit les messages d'alertes provenant des calculateurs. Le fuselage est en alliage d'aluminium lithium (entre 1 et 2 % de lithium), les ailes, l'empennage arrière et les capots réacteurs en carbone CFRP (Carbon Fiber Reinforced Polymer), le cockpit en alliage d'aluminium, il en est de même de tous les bords d'attaque des ailes et de l'empennage.



Côté commercial et clients, quelles nouveautés allons-nous promouvoir ?



La cabine spacieuse et confortable comprend 148 sièges, (un 149e est à l'étude) répartis en 30 rangées avec 5 sièges de front, dont 3 à droite (dans le sens du vol) et 2 à gauche. L'avion est équipé du WiFi. Le confort a été amélioré avec des sièges plus larges (47 cm), une cabine plus lumineuse, des espaces de rangement plus grands, des coffres à bagages pouvant recevoir les bagages cabine en position verticale. Un rideau de séparation Movable Class Divider (MCD) sur 10 rangées permettra une configuration cabine flexible, avec une classe Business de taille variable à l'avant. Il y a quatre sièges PNC (pour un équipage de trois PNC réglementaires), deux portes à l'avant, 2 portes à l'arrière, une issue d'aile, de part et d'autre au milieu de l'avion et trois toilettes (une à l'avant et deux à l'arrière).

L'avion sera équipé d'ozone converters : ce sont des filtres installés en amont des tuyauteries qui acheminent l'air en cabine. C'est un point important, car cela devrait également diminuer l'occurrence des événements « *Feu-Fumées-Odeurs* » et améliorer la qualité de l'air ambiant.

Quelles compagnies en ont déjà l'expérience ?

En Europe, seules les compagnies Swiss à Zurich et Genève, et Air Baltic à Riga, possèdent des A220 depuis 5 ans. Swiss a été la première compagnie mondiale à exploiter cet avion. Air Austral recevra le premier de ses 3 A220-300 en juillet. Delta Air Lines, Air Canada, Korean Air, Egyptair et Air Tanzania font partie des premiers exploitants de ce nouvel avion.

Au 1er avril 2021, 148 avions ont été livrés à 8 compagnies et 642 commandes sont enregistrées pour un total de 19 compagnies, 2 sociétés et 7 loueurs d'avions.

Comment prépare-t-on les équipes techniques qui vont intervenir dessus ?

Le rythme d'entrée en service de ce nouvel avion est l'un des plus ambitieux. Pour y faire face une centaine de techniciens et contrôleurs seront formés à fin décembre 2021. Un rythme de formation identique sera maintenu les années suivantes. Il n'y aura pas d'équipe dédiée mais des techniciens dédiés au sein de chacune des équipes hangar et piste. Le MCC (Maintenance Control Center) qui comprend la veille technique fréquence 24h / 24h est basé à CDG.

Cet avion possède une MEL (Minimum Equipment List) Section 2 très complète permettant à nos pilotes de s'appliquer des tolérances techniques, sans procédure de maintenance, afin de ramener l'avion à CDG ou Orly en toute sécurité (concept aviation d'affaire / avions régionaux). Cette capacité d'application de tolérance technique par le PNT est déjà existante sur A320 mais sera encore plus accrue sur l'A220. Le MCC sera le moyen de contact privilégié des PNT en escale sur tous les problèmes techniques. Cette philosophie devrait permettre de réduire les interventions techniques en escale.

Où et par qui sera assurée la maintenance de l'avion ?

Côté hangar, l'avion sera traité au Hangar H2 à CDG. Une adaptation de certains moyens utilisés pour les A320 sera réalisée. Les matériels et les outillages spécifiques commandés ont été livrés pour la plupart. La technologie est proche de Boeing pour la philosophie des calculateurs et proche de l'Airbus pour les mini-manches. Un avion reste un avion, les techniciens qui en auront la responsabilité, feront aussi bien du 318-19-20-321 que du 220. Concernant le réacteur, à 90 % cela reste un moteur classique, la partie disruptive réside en grande partie sur le boîtier réducteur entre le fan et le compresseur basse pression.

Le réseau MRO (Maintenance Repair & Overhaul) de Pratt & Whitney, dont AFI KLM E&M (Engineering & maintenance) fera partie grâce aux licences qui sont en cours de finalisation, permettra à Air France Industries de traiter la réparation et les travaux de « shop visits » de ce moteur PW 1500G, dans ses ateliers. Ces travaux seront réalisés pour le compte de la compagnie mais également pour des clients de Pratt & Whitney. On peut souligner un retour en force de Pratt & Whitney au sein de la flotte Air France, retour qui s'annonce très prometteur !

Et la qualification des équipages ?

Notre premier simulateur de vol FFS (Full Flight Simulator) A220, un simulateur dynamique monté sur vérins, est arrivé en février 2021 à CDG, au bâtiment Lucien Bossoutrot (4701), dans la baie précédemment occupée par le simulateur A340 ; il a été mis en service au début de l'été. Le second simulateur arrivera en 2022.

L'équipe de lancement de l'A220 est constituée d'une équipe de trente-neuf instructeurs (trente-quatre TRI CDB et cinq TRI OPL) qui assureront la formation des premiers pilotes, dont environ quarante à quarante-cinq pilotes 100 % sur la saison été 2021. Les premiers pilotes de ce noyau dur ont suivi la première étape de leur formation à Montréal.

Côté personnels navigants commerciaux, un noyau dur de 18 personnes, dont 14 PNC, a été constitué, avec pour mission d'élaborer les documents de formation et de former les relais A220. Cet été, ont eu lieu l'adaptation et l'accompagnement des relais A220, puis dès l'automne aura lieu la transmission des connaissances à l'ensemble des PNC prévus sur A220 par ces mêmes relais, notamment sur les premiers vols non commerciaux de septembre à fin octobre. Ce sont bien nos 3 premiers avions livrés qui serviront à l'entraînement et à la formation de tous les intervenants, personnels navigants et personnels au sol.

Si l'on devait souligner les différences essentielles de cet avion par rapport à ceux que nous connaissons, que faut-il retenir ?

Un avion de conception plus proche des avions régionaux que des standards Airbus ou Boeing.
Un réacteur à la conception innovante, plus économique et plus respectueux de l'environnement.
Un avion dont le rayon d'action de plus de 6 000 km ouvre des horizons pour beaucoup de compagnies aériennes, grandes ou petites.

Merci Florent pour cette avant-première qui répond aux questions de tous.

● Interview réalisée par Annie Bressange

La traversée des Andes : d'Adrienne Bolland à Air France

Des commémorations ont eu lieu le 1er avril pour rappeler l'exploit d'Adrienne Bolland, une des premières Françaises, pionnière de l'aviation, qui a réussi à franchir la Cordillère des Andes, ouvrant de nouvelles perspectives pour relier l'Argentine au Chili par avion, en survolant ce massif montagneux aux sommets élevés dont l'Aconcagua (6962 mètres).

Traversée de la Cordillère : 1er avril 1921

Adrienne Bolland est une des premières femmes brevetée pilote en 1920, à l'école des frères Caudron au Crotoy. Deux mois après son baptême de l'air, elle obtient son brevet numéro 12 bis (et non 13 !), devenant à 24 ans pilote de démonstration pour le constructeur Caudron, qui lui confie une tournée de démonstrations en Argentine de l'appareil Caudron G-3 (avion école de 1910, puis d'observation durant la guerre), accompagnée d'un mécanicien René Duperrier. Avant son départ pour l'Amérique du Sud en bateau, elle a déjà traversé la Manche en avion et remporté des records de looping.
Aussitôt arrivée en Argentine, après 40 heures de vol, elle décide de traverser la Cordillère des Andes frontalement avec son frêle G-3, en bois et toile, équipé d'un moteur 80 CV, d'une boussole et d'un altimètre, sans cartes ni bouteille d'oxygène.

Malgré les remontrances de son entourage sur cette folie, elle persiste obstinément avec comme réponse *« pourquoi pas ? »*. Cette attitude nous rappelle Pierre Georges Latécoère, fondateur en 1919 des Lignes aériennes Latécoère, dont l'objectif était l'exploitation d'une ligne aérienne reliant la France (Toulouse-Montaudran) à Santiago du Chili, pari irréaliste, mais déclarant : *« J'ai refait tous les calculs, notre idée est irréalisable. Il ne nous reste qu'une chose à faire : la réaliser »*.
Les défis seront nombreux, avec au départ le survol des zones désertiques entre Toulouse et Dakar, puis la traversée de l'Atlantique Sud et en final de la Cordillère des Andes…



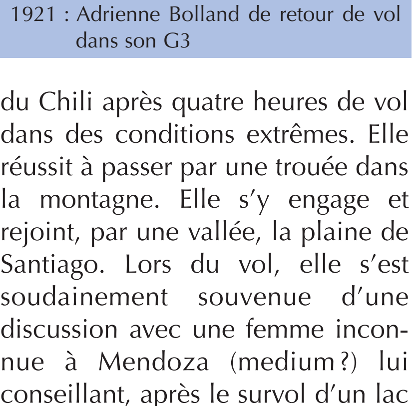
© collection Musée AF

1921 : Adrienne Bolland avant décollage à bord de son G3

L'exploit

Le 1er avril 1921, l'aviatrice, âgée de 25 ans, s'envole de Mendoza (Argentine) aux commandes de son G-3. Elle franchit la Cordillère au niveau du Christ des Andes (frontière argentino-chilienne), à proximité du *« colosse des Amériques »*, l'Aconcagua, et se pose à Santiago du Chili après quatre heures de vol dans des conditions extrêmes. Elle réussit à passer par une trouée dans la montagne. Elle s'y engage et rejoint, par une vallée, la plaine de Santiago. Lors du vol, elle s'est soudainement souvenue d'une discussion avec une femme inconnue à Mendoza (medium ?) lui conseillant, après le survol d'un lac couleur d'huître, de virer à gauche face à la montagne pour s'engager dans une vallée débouchant sur Santiago.





© collection Archivo General de la Nacion Buenos Aires

1921 : Adrienne Bolland de retour de vol dans son G3

Adrienne Bolland poursuivra sa tournée triomphale en Amérique du Sud, succès qui contribuera à la renommée des ailes françaises, favorisant par la suite les négociations avec l'Aéropostale et son implantation en Amérique du Sud.
De retour en France elle participera à des rallyes, meetings, démonstrations de voltige, remportant également en 1924 le record de looping féminin en effectuant 212 boucles en 73 minutes.



Archivo General de la Nacion Buenos Aires

1921 : Tournée en Argentine d'Adrienne Bolland avec son mécanicien, René Duperrier en combinaison blanche



Adrienne Bolland remet à deux élèves du CIV la maquette de son Gaudron G3



1970 : Adrienne Bolland embarque sur un vol B707 Air France à destination de l'Amérique du Sud

Femme de conviction, elle s'implique – avec Maryse Bastié et Hélène Boucher- aux côtés de Louise Weiss, dans le combat pour le droit de vote des femmes, contribuant à la reconnaissance professionnelle des femmes dans des métiers a priori réservés aux hommes; elle combattra pour la reconnaissance de leur compétence. En 1940, elle s'engage dans la Résistance.

Elle aura toujours le souci d'encourager et d'aider la jeunesse, et de susciter des vocations aéronautiques.
Pour en savoir plus : la revue Icare 256 dédiée à Adrienne Bolland présentée dans **PRÉSENCE** du mois d'avril et le livre « *Adrienne Bolland, déesse des Andes* » de Martine Laporte (édition Villalobos), récompensé de plusieurs prix.

L'Aéropostale et la Ligne France–Amérique du Sud

Pierre Georges Latécoère fonda les Lignes aériennes Latécoère avec pour objectif la traversée de l'Atlantique Sud et la desserte de l'Amérique du sud, et en bout de ligne Santiago du Chili. En 1927, il cède 93 % de son activité à Marcel Bouilloux-Lafont, industriel et homme d'affaires implanté au Brésil. Il poursuit les objectifs de Pierre-Georges Latécoère, sous l'appellation « *Aéropostale* », en développant tout particulièrement le réseau Amérique du Sud. La traversée de l'Atlantique est assurée jusqu'en 1934 par voie maritime (avisos) entre Dakar et Natal au Brésil, à l'exception du 1er vol postal transatlantique avec Jean Mermoz, Henri Dabry et Léopold Gimié, en hydravion Laté 28, les 12 et 13 mai 1930 (mais sans suite, dans l'attente d'avions ou d'hydravions plus performants). Le courrier est ensuite transporté par avions entre Natal et Buenos Aires.

En 1928, après plusieurs tentatives, Mermoz réussit à franchir la Cordillère et à se poser à Santiago, empruntant la même route qu'Adrienne Bolland, mais 7 ans plus tard.
En mars 1929, son Laté 26 tombe en panne; Mermoz saute à terre pour immobiliser l'appareil et le faire pivoter; Collenot, son mécanicien de bord, répare l'avion.

Une semaine plus tard, Mermoz et Collenot, plaqués par des vents rabattants, font un atterrissage malheureux dans la Cordillère, endommageant le train avant de leur Laté 25. Collenot mettra 48 heures à réparer l'appareil et Mermoz réussira à « *arracher l'avion à la montagne* ».
Ces deux incidents contribueront à la légende de Mermoz.

• **15 juillet 1929,** Mermoz et Guillaumet inaugurent la ligne aérienne Buenos Aires–Santiago en Potez 25, appareil équipé d'un moteur puissant de 450 CV, permettant un survol des Andes. La ligne devient régulière. Néanmoins le survol des Andes n'est pas sans danger en cas de panne. Le 13 mai 1930, pris dans une tempête de



Accident de Guillaumet dans la Cordillère des Andes en 1930

neige, Henri Guillaumet a dû se poser en catastrophe. Il sera retrouvé après une marche de 5 jours et 4 nuits. Cet épisode sera décrit par Antoine de Saint Exupéry dans les très belles pages de « *Terre des hommes* ».



© Musée Air France

Potez 62 AF ligne commerciale passagers Buenos Aires Santiago (1936-1939)



© collection Musée AF - gouache de Paul Lengellé

1930 1933 : traversée des Andes en vol régulier postal par l'Aeropostale en Potez 25

• 1933, Air France fait l'acquisition des actifs de l'Aéropostale ; les lignes sont poursuivies sous pavillon Air France

• 1936, Air France exploite une ligne aérienne passagers, Buenos Aires–Santiago avec une flotte de 4 Potez 62, équipés de 2 moteurs de 720 CV, transportant 16 passagers jusqu'en 1939. Les passagers sont d'origine locale, Argentins ou Chiliens.

• 23 juin 1946, réouverture de la ligne en DC-4 Paris – Rio – Buenos Aires – Santiago, avec aux commandes Jean Dabry, navigateur de Mermoz lors du vol en Laté 28 de 1930. Le tronçon Santiago sera suspendu en septembre.

Le Chili, l'Argentine, le Brésil restent très attachés au souvenir de l'Aéropostale. La Ligne d'Amérique Sud prendra le nom de « *Ligne Mermoz* ».
Le retentissement de l'exploit d'Adrienne est aussi immense en Amérique du Sud et contribuera au rayonnement de la France.

Les dessertes de Santiago du Chili et Buenos Aires par Air France : plus de 85 ans d'histoire

En juin 1946, Air France ouvre aux clients la ligne Paris – Rio – Buenos Aires – Santiago via Casablanca, Dakar, Recife, Rio et Montevideo, effectuée en DC-4 en 58 heures. Le tronçon Santiago est suspendu en septembre, puis rouvert en 1961. À la faveur de l'avènement des avions à réaction toujours plus performants, les fréquences sont accélérées et les temps de vol réduits.

En 1960, le Boeing 707 permet de relier Paris à Buenos Aires en 15 heures et cinq étapes. En 1993, Air France inaugure son vol le plus long sans escale, 13h50, entre Paris et Buenos Aires, avant de poursuivre sa route jusqu'à Santiago du Chili, en Airbus A-340. D'abord bi-hebdomadaires, les dessertes deviennent quotidiennes en 2000. En 2001, Air France lance la ligne Paris – Santiago, 14h05 de vol, qui devient son plus long trajet.

1er avril 2021 : vol commémoratif Paris Buenos Aires en B787 équipage PNT feminin



© Air France

Vols commémoratifs avec équipages féminins : 1er avril 2021

Cent ans après cet exploit, et en hommage à Adrienne Bolland, deux vols commerciaux d'Air France, opérés sur Boeing 787 et Boeing 777, ont simultanément décollé de Paris-Charles de Gaulle le 31 mars 2021, pour se poser à Santiago du Chili et Buenos Aires en ce 1er avril.

Clin d'œil à l'événement soutenu par l'Association Française des Femmes Pilotes, sept femmes pilotes en composaient les équipages techniques, les PNC étant tous féminins.

Bernard Pourchet

Le naufrage du Maori : sauvetage en mer

Une des missions des Flottilles de Patrouille Maritime (PATMAR) de l'Aéronautique Navale est la recherche et le sauvetage en mer (Search and Rescue ou SAR). Dominique Brultey, qui vient de nous quitter, était le commandant du Bréguet Atlantic de l'Aéronavale, qui a effectué les recherches en mer du Maori, dans le golfe de Gascogne, en novembre 1971. Le récit qu'il en a fait a été dédié à son équipage Xray India de la Flottille 24F, plus particulièrement au copilote Christian Gourdon.

Les appels

Le 9 novembre 1971 à 4h17 GMT des stations radio irlandaises captent des messages de détresse laconiques émis par le « *Maori* ». Quelques minutes plus tard, le cargo des Messageries maritimes disparaît à jamais dans les eaux froides du Golfe de Gascogne.
Un seul des trente-neuf hommes de son équipage sera retrouvé vivant.



Les appels de détresse émis par le Maori, dont l'indicatif d'appel était FNDF, ont été captés par les stations irlandaises Valentia Radio et Malin Head Radio, respectivement distantes de 350 et 610 miles du lieu du naufrage.
Les messages se sont succédés de manière faible et brève :

- **4h17 GMT,** signaux d'alarme et SOS F, puis identité de l'émetteur *« FNDF PSN 46:5 N 12 W »*
- **4h19 GMT,** nouveau message *« SOS FNDF 46.5 12 W NEED IMMEDIATE ASSISTANCE »*
- **4h30 GMT,** dernier message reçu du Maori.

Cette information allait être immédiatement transmise au Crossa d'Étel qui se chargea d'informer l'officier de permanence à la Préfecture maritime de Brest. Continuant de diffuser régulièrement le message de détresse, la station radio du Conquet recevra en une heure les accusés de réception ainsi que les positions de 17 navires. Aucun ne se trouvait malheureusement à proximité du lieu du naufrage, le plus proche d'entre eux, le bananier allemand Vegesack, annonça pouvoir arriver sur zone vers 11h30 GMT.
« La mise en alerte de la base aéronavale de Lann-Bihoué à 5h12 GMT allait permettre le décollage du premier avion dans un délai maximum de deux heures. Ce délai d'alerte de nuit (il est d'une heure de jour) correspond au temps nécessaire pour la mise en route de l'appareil, le réveil de l'équipage, la mise en fonction des services au sol (services opération, pompiers, équipes de sécurité, etc.). Il permet également de compléter l'approvisionnement en carburant du plein d'alerte (12 tonnes au lieu des 16,8 tonnes max) de l'avion stationné lorsque des missions de longues durées sont envisagées. Cet impératif résulte des déformations dont souffrirait la structure de l'avion si un plein complet était maintenu au-delà de 24 heures. Outre une usure prématurée de l'appareil, le maintien d'un plein interdirait les missions courtes, le train d'atterrissage de l'avion ne pouvant supporter un retour avec une telle charge.

Les recherches

Le Breguet-Atlantic FSSFA (indicatif spécifique SAR) décolle à 06h48 GMT sur son plein d'alerte, le délai nécessaire au départ de l'appareil sera écourté d'une demi-heure. Il est tout à fait probable que c'est ce qui a permis de sauver Jean-Yves Duclaud. Une panne dans le dégivrage des hélices obligea le pilote à effectuer le transit de 400 miles à basse altitude, dépensant ainsi plus de carburant que prévu, et réduisant le temps de patrouille sur zone.
L'avion est arrivé au point indiqué (46, 5N 12W) à 8h30 GMT, quatre heures après le naufrage, environ une heure trente après le début de l'aube. La météo est défavorable et la mer démontée (vent du NE à 50/60 nœuds, bonne visibilité, ciel de traîne, mer 5/6 avec creux de 5 à 6 mètres). N'ayant pas trouvé trace du Maori, il établit au radar une situation en surface, avec reconnaissance visuelle du bateau le plus proche, le Vegesack, puis il commence alors une recherche visuelle en carré croissant avec dix kilomètres d'intervalle entre chaque branche. Au cours de la huitième branche de recherche, à 9h53 GMT et à 22 miles de la position signalée, il découvre une large tache de mazout, de nombreux corps (13), puis par la suite, deux survivants auxquels il largue un canot pneumatique auto gonflable (container chaine SAR en soute) avant de dérouter et guider le cargo Vegesack conformément aux Conventions internationales de déroutement et de guidage visuel (le contact radio avec le Vegesack n'a jamais pu être établi sur aucune fréquence).
Ces survivants observés à 11h08 GMT ne devaient pas être revus, le canot de sauvetage lancé par l'avion sera d'ailleurs retrouvé vide par la frégate Duquesne quelques jours plus tard. À 11h15 GMT, un autre

survivant, agrippé à une planche, est découvert. La deuxième et dernière chaîne SAR est larguée. Réunissant ses dernières forces, il parvint à se hisser dans le canot tombé à une centaine de mètres de lui. Lorsque le Vegesack atteignit sa position, il sauta à la mer et réussit à atteindre l'une des échelles de corde disposées le long du bord en profitant d'une lame plus haute que les autres. À 12h10 GMT, c'est-à-dire près de huit heures après avoir été réveillé par la gîte soudaine prise par le Maori, le lieutenant Jean-Yves Duclaud était enfin hors de danger.

Au cours de cette patrouille, l'avion avait observé non seulement la zone du naufrage, mais encore un secteur jusqu'à 25 miles sous le vent, couvrant ainsi une position de dérive supérieure à celle estimée. Il a ainsi pu dresser immédiatement un état précis et complet des épaves provenant du Maori, une embarcation de sauvetage retournée fut notamment observée. En ce qui concerne le radeau de sauvetage de 25 places situé à bâbord sur la passerelle supérieure dont le largage fut effectué par l'un des officiers, il ne devait jamais être retrouvé. Il est d'ailleurs peu vraisemblable qu'il ait réellement pu être utilisé car le filin de retenue servant à son déclenchement n'était pas assez long pour atteindre le niveau de l'eau à tribord. Sans doute se gonfla-t-il par la suite puisqu'il fut aperçu par Jean-Yves Duclaud, la possibilité que des naufragés y aient pris place motiva d'ailleurs la prolongation des recherches. Malgré leur ampleur, les moyens de sauvetage mis en œuvre ne permettront malheureusement pas de découvrir d'autres rescapés, seuls cinq corps sans vie seront retrouvés. Les opérations de secours seront suspendues le 13 novembre à midi après que l'on ait perdu tout espoir.
Pendant les 5 jours et 4 nuits (du mardi matin au samedi midi) de recherche, les Flottilles 24F (BR1050 Atlantic) et 25F (P2V7 Neptune) de Lann Bihoué ont effectué plus de 120 heures de vol. L'équipage Xray India a fait une deuxième mission sur zone le jeudi 11 novembre.



De droite à gauche, le 21 octobre 2011, Jean-Yves Duclaud rescapé du Maori et Dominique Brultey, CDB du Breguet Atlantique puis retraité CDB AF

Les retrouvailles

J'ai quitté l'Aéronavale et la Patmar en janvier 1975 pour une carrière civile de pilote de ligne. Je n'avais eu aucune nouvelle de Jean-Yves Duclaud. Différents bruits de « *coursives* » l'ont donné mort dans un accident de la route quelques années après le naufrage, d'autres ont fait état d'une longue hospitalisation en établissement psychiatrique.
En 1996, je suis contacté par le directeur des Opérations de la Société TRAVOCEAN. Cette société est spécialisée dans la pose et l'ensouillage de câbles sous-marins. Elle se sert d'un navire de forage, le Deepsea Worker, ce qui lui permet de faire également des « *sauvetages de cargaisons* » dans les épaves des eaux internationales. La plus prestigieuse opération du Deepsea Worker est la récupération de 17 tonnes de Riyals Saoudiens en argent, au large de la Côte d'Oman, par 2 600 m de fond en 1994. Cette cargaison provenait d'un Liberty Ship, le SS John Barry, torpillé le 28 août 1944 par l'U-Boat allemand U859. La société TravOcean s'intéressait à la cargaison du Maori (7 000 tonnes de nickel). Les recherches ont été négatives.
En 2003, je découvre sur Internet le site de Nicolas Prioux retraçant avec précision le drame du Maori. J'y apprends beaucoup de choses que j'ignorais, en particulier l'avant et après naufrage. Je prends contact par mail avec l'auteur du site et nous nous rencontrons en 2004 chez lui à Paramé Saint-Malo. Il connaît Jean-Yves Duclaud et tous deux pensaient que j'avais disparu avec mon équipage dans un accident d'Atlantic à Djibouti ou aux Comores !

Les éléments du puzzle sont maintenant réunis pour se retrouver autrement qu'il y a plus de 36 ans !

Fin mai 2011, l'Ardhan (Association pour la recherche de documentation sur l'aéronautique navale) recherche le Commandant d'Aéronef qui a sauvé le seul survivant du Maori et me communique les coordonnées de Jean-Yves Duclaud qui souhaite rencontrer son « *sauveteur* ». Avec internet, je retrouve presque tout mon équipage Xray-India et le 21/10/2011, nous nous retrouvons (presque tous), 40 ans après, à **Lann-Bihoué** lors de la Journée du Pingouin organisée par l'AAAN (Association des anciens de l'aéronavale) Sud Bretagne. Nous en avons profité pour visiter les superbes « *Salles des Traditions* » de Lann-Bihoué et le sous-marin « *Flore* » à Lorient. »

Dominique Brultey,
Adhérent Rhône-Alpes

Découvrons-nous – Une carrière tournée vers le client… et une retraite vers les autres

La retraite peut être un moment privilégié de liberté qui permet d'avoir des activités personnelles et/ou d'entreprendre des actions tournées vers les autres. C'est le cas de Fabien Negrier avec qui j'ai eu une belle rencontre « téléphonique ».

Après des études de gestion hôtelière et une activité professionnelle dans l'hôtellerie, Fabien est entré à la compagnie en 1982 à la direction du Transport, au commissariat (DKTH). Il va alors, pendant plusieurs années, avoir une activité dans ce domaine : méthodes, gestion de production avec Servair, Sabena et le centre du commissariat AF (CARH).

En 1995, il rejoint la direction du Marketing et de la Qualité, où il va participer entre autres au renouvellement de la politique *« relations clientèle »*, et à la création du guide des compensations et des gestes commerciaux.
Il va ensuite faire partie d'un projet centralisé de gestion de la relation client (Projet GRC) pour tous les métiers concernés dont naturellement les PNC ; un des débouchés sera la dotation de tablettes aux managers PNC, puis à tous les PNC.

En 2011, il est nommé responsable de formation pour le PNC, puis il prend les rênes de l'École du service en vol. Il a adoré cette période pendant laquelle avec l'encadrement PNC et la direction de la formation, il a pu développer de nombreux projets innovants dans un climat coopératif et créatif.
Il quitte la compagnie en 2019, satisfait et fier de son parcours à Air France.



De la cuisine…

Après réflexion, Il décide tout d'abord d'avoir un projet personnel qui lui permettra de faire une transition en douceur. Ayant le goût pour la cuisine et peut-être également pour faire un clin d'œil à sa formation hôtelière, il suit une formation de CAP de cuisine en 6 semaines. Cette formation très concrète le ravit. De plus il pourra dans cette période de confinement en faire profiter sa famille et ses amis… Quelle chance !

Il décide ensuite de conserver des contacts avec la nouvelle génération *« différente de nous »* avec l'idée de lui apporter une aide grâce à son expérience et ses connaissances dans le transport aérien. Cela repose sur une éthique personnelle qui est de transmettre à des jeunes ce qu'il a acquis et aimé à Air France.
Il contacte l'association Air Emploi Espace Orientation - AF en est un des partenaires principaux - dont un des objectifs est de faire connaître et promouvoir la diversité des métiers du transport aérien et de l'aéronautique.
Il devient conférencier pour présenter ces métiers dans les collèges et lycées de la région parisienne.

… aux conférences

Ces conférences sont l'occasion de faire passer des messages sur l'industrie et le transport aérien : des métiers ouverts à tous, filles ou garçons, de tous niveaux à condition de parler correctement l'anglais, et aussi des métiers innovants pour diminuer par exemple l'empreinte carbone de l'aviation. La conférence propose aussi aux jeunes un outil d'orientation, qui permet de mettre en adéquation les critères des métiers et les goûts et les qualités de chacun : un véritable exercice d'introspection !
Il en tire beaucoup de satisfaction et quelle belle récompense quand un jeune lui dit spontanément : *« Mais c'est ce métier que je veux faire !!! »*. Il mesure ainsi l'énorme attractivité de ce secteur chez les jeunes, malgré la crise.
Fabien est également impliqué dans la Fondation de la 2e chance qui propose des financements de formations ou de projets à des personnes qui ont eu des *« accidents de vie »*.
Il est très actif mais il demeure attentif à maîtriser son agenda afin de réaliser des projets personnels (écriture, jardin en Bretagne…) et familiaux.
Je le remercie pour sa participation à cette rencontre un peu particulière et j'ai été très impressionné par son désir de connaître et d'aider les autres. Cet échange m'a également donné envie d'en savoir plus sur Air Emploi. Un article dans la rubrique aéronautique de ce numéro de PRÉSENCE permet d'en appréhender plus complètement les domaines d'action.

● **Henri Millot**

Marcel Proust et l'aviation

À l'occasion du 150e anniversaire de la naissance de Marcel Proust (né le 10 juillet 1871), nous republions de larges extraits d'un article de Maurice Delaigue- paru dans le numéro 149 daté de juillet 2007 qui nous fait connaître un court morceau choisi de son œuvre consacré au tout début de l'aviation civile.



© Musée Air France

Caudron 1913, aérodrome d'Issy-les-Moulineaux

Proust, observateur attentif de son temps, ne pouvait manquer d'évoquer dans « *À la recherche du temps perdu* » les premiers aéro, comme il l'avait déjà fait avec humour pour le téléphone, la bicyclette, le phonographe et bien entendu l'automobile.

Durant l'année 1913, considérée par les historiens de l'aéronautique française comme « *l'année glorieuse* » - mais particulièrement meurtrière en raison des exploits de ses pilotes qui battent tous les records, Marcel Proust se rend plusieurs fois à Buc, dans l'un des nouveaux aérodromes ouverts en région parisienne. Il y va avec son chauffeur, secrétaire et ami (amant ?)* Alfred Agostinelli.

Dans ces aérodromes se retrouvent à la fois de riches oisifs, des promeneurs du dimanche, des aventuriers, des « *cocottes* » dans le vent qui ont délaissé le bois de Boulogne et sa clientèle aristocratique vieillissante.

Dans « *À la recherche du temps perdu* » Marcel Proust, le narrateur, se rend à l'aérodrome avec Albertine : « *Sans doute, j'étais maintenant libre de faire aussi souvent que je voulais, des promenades avec Albertine. Comme il n'avait pas tardé à s'établir autour de Paris des hangars d'aviation, qui sont pour les aéroplanes ce que les ports sont pour les vaisseaux, et que depuis le jour où, près de la Raspelière, la rencontre quasi mythologique d'un aviateur, dont le vol avait fait se cabrer mon cheval, avait été pour moi comme une image de la liberté. J'aimais souvent qu'à la fin de la journée le but de nos sorties - agréable d'ailleurs à Albertine, passionnée pour tous les sports - fût un de ces aérodromes. Nous nous y rendions, elle et moi, attirés par cette vie incessante des départs et des arrivées qui donnent tant de charme aux promenades sur les jetées, ou seulement sur la grève, pour ceux qui aiment la mer, et aux flâneries autour d'un centre d'aviation, pour ceux qui aiment le ciel. À tout moment, parmi le repos des appareils inertes et comme à l'ancre, nous en voyions un péniblement tiré par plusieurs mécaniciens, comme est traînée sur le sable une barque demandée par un touriste qui veut aller faire une randonnée en mer. Puis le moteur était mis en marche, l'appareil courait, prenait son élan, enfin, tout à coup, à angle droit, il s'élevait lentement, dans l'extase raidie, comme immobilisée, d'une vitesse horizontale soudain transformée en majestueuse et verticale ascension. Albertine ne pouvait contenir sa joie et elle demandait des explications aux mécaniciens qui, maintenant que l'appareil était à flot, rentraient. Le passager cependant ne tardait pas à franchir des kilomètres ; le grand esquif, sur lequel nous ne cessions pas de fixer les yeux, n'était plus dans l'azur qu'un point presque indistinct, lequel d'ailleurs reprendrait peu à peu sa matérialité, sa grandeur, son volume, quand, la durée de la promenade approchant de sa fin, le moment serait venu de rentrer au port. Et nous regardions avec envie, Albertine et moi, au moment où il sautait à terre, le promeneur qui était allé ainsi goûter au large, dans ces horizons solitaires, le calme et la limpidité du soir* ».

Au début de 1914, Alfred Agostinelli quitta Proust et commença à prendre des leçons de pilotage mais il se tua accidentellement lors de son deuxième vol de « *lâcher* ».

Ainsi se termina un des épisodes les plus douloureux de la vie de Marcel Proust qui avec raison, pouvait penser que la passion de la vitesse est parfois une forme déguisée de la mort.

● **Maurice Delaigue**
Sources : Marcel Proust (À la recherche du temps perdu - La prisonnière) et GD Painter (Proust)
Proposé par Bernard Bazot en accord avec M. Delaigue ; photos musée Air France.
** ndlr (note de l'éditeur)*

Cet article nous permet de rendre hommage à son auteur Maurice Delaigue, né en 1922, qui, entré à Air France en 1946 comme agent commercial à l'agence Scribe, a terminé sa carrière comme adjoint au directeur du Transport, chargé de la communication et documentation PNC.

Installé près de Chantilly, M. Delaigue a publié divers ouvrages, notamment consacrés à sa région de résidence (monographie de Chantilly-Senlis).
Il prépare la sortie prochaine d'un nouveau livre « *Norine et autres nouvelles* » en attendant de rejoindre l'an prochain le club des centenaires de l'ARAF ! ●

Bibliographie

Nous vous proposons un ensemble d'ouvrages aux thèmes variés : aéronautique, témoignages, voyage, roman... Merci aux auteurs de la famille Air France.



1 Icare 257, Air Melanesiae

Nous sommes toujours admiratifs de cette revue aux articles inédits et aux thèmes originaux. Vous découvrirez un dossier très complet sur la compagnie Air Melanesiae des Nouvelles Hébrides et l'aviation dans le sud-ouest Pacifique avec des témoignages exceptionnels. En complément, un article rappelle le premier vol du Breguet 941 à *« aile soufflée »*, un appareil peut-être trop innovant mais construit en petite série. En plus des rubriques habituelles figure un article sur la présence de l'aviation allemande à Vannes-Meucon en 1940-1944 *(**www.revueicare.com**)*.

2 « Dernier survol, une soif d'apprendre » d'André Turcat

À l'évocation du nom de l'auteur vous pensez bien sûr au pilote d'essai du Concorde, au directeur des essais en vol de Sud Aviation/Aérospatiale. André Turcat avait aussi écrit ce livre qui vient d'être publié. Il nous révèle les facettes attachantes de sa personnalité et de son humanisme. Polytechnicien, scientifique, sa soif de découvrir, d'apprendre, de comprendre, se poursuivit après sa vie professionnelle dans des domaines éclectiques : études en faculté de l'histoire de l'art et de théologie. Avec émotion nous pénétrons dans son intimité, ses conceptions du monde, ses croyances.
Éditions JPO

3 « Révolue Chine, Taiwan-Pékin 1970 - 1982 », de Françoise Moreux

Aujourd'hui déléguée ARAF, passionnée par la Chine, Françoise Moreux a pu concrétiser son rêve en étudiant le chinois en France puis en continuant ses études à Taiwan avant de rejoindre la représentation AF de Pékin (sous le règne Mao Tsé-Toung). Expérience de vie dans une Chine révolue comme le précise le titre. Reportage d'un vécu très particulier dans un monde contrôlé, surveillé (confiné) difficile à concevoir de nos jours, son expérience appartient à l'histoire .
*Éditions du non-agir (**www.non-agir.fr**)*

4 « Passeuse d'âmes en dilettante II » de Ludydechine

Nous avions déjà été séduits par le premier roman de cette hôtesse de l'air AF paru en 2019. Dans le tome 2, l'héroïne du roman mariée, deux enfants nous entraine dans sa vie quotidienne et ses tracas. Ouvrage plaisant, combinant humour, poésie et réalisme et de plus l'héroïne a des talents de medium et passeuse d'âmes *« en dilettante »* comme précisé dans le titre.
Vérone éditions.
En vente à la boutique AF cité DO CDG

5 « Les Seniors de l'Anneau. Un tour du monde en 280 jours » de Sylvaine Deforge et Patrick Kernen

En cette fin de période confinée, cet ouvrage d'un couple retraité se déclarant *« les Seniors de l'Anneau »* avide de découvertes, d'horizons nouveaux et de rencontres, nous propose le récit animé de leurs aventures, tel des routards pendant neuf mois de la Birmanie au Costa Rica. Ils font escale dans de multiples îles utilisant des moyens de transports variés en privilégiant la découverte de sites originaux et le contact avec les habitants. Une évasion agréable en cette période.
*Éditions Edilivre (**www.edilivre.com**)*-

● **Bernard Pourchet**

✈Chronique aéronautique et communiqués du musée Air France

La reprise est dans l'air ! Nouvel envol. Après une longue période de sommeil les musées aéronautiques réouvrent leurs portes et nous attendent, les associations reprennent leurs activités. Les avions sont parés pour redécoller dans les fêtes aériennes pour nous émerveiller et rêver.

Malgré la fermeture au public, les musées et associations aéronautiques ne sont pas restées inactives, continuant la rénovation d'avions, poursuivant les travaux d'améliorations pour accueillir leurs visiteurs .

✈ **Musée Air et Espace :** le salon des formations et métiers aéronautiques est de nouveau programmé du 24 au 26 septembre. Vous pourrez voir dans le hangar Concorde le Jaguar A91, avion emblématique de l'opération Tempête du désert ayant rejoint les collections du musée durant la période de fermeture (voir PRÉSENCE de janvier 2021).

✈ **Musées de Toulouse :** la capitale européenne de la construction aéronautique et spatiale, valorise le patrimoine aéronautique avec ses musées et associations.

✈ **Aéroscopia de Blagnac :** le public appréciera les dernières acquisitions spectaculaires avec l'Airbus A 380, etc.

✈ **Les Ailes Anciennes** sont aussi ouvertes, vous pourrez admirer le travail exceptionnel de restauration de cette association.

✈ **Aérothèque,** le conservatoire du patrimoine culturel de Dewoitine à Airbus a poursuivi ses travaux sur le Dewoitine 338 et le simulateur Concorde (asso Virtu'Ailes) (**www.aerotheque.com**)

✈ **L'envol des Pionniers de Montaudran :** Après le lancement de séances Ciné Avia en visio durant la période de fermeture, une nouvelle association Laté 28 a été créée pour la construction d'une réplique grandeur nature de cet appareil emblématique de la Ligne (Latécoère Aéropostale). L'exposition Antoine de Saint Exupéry est prolongée jusqu'à la fin de l'année.

✈ **Les meetings reprogrammés :**

- **La Ferté Alais, le temps des Hélices,** 28 et 29 août (**www.ajbs.fr**)
- **Paris Villaroche Air Legend,** 11 et 12 septembre (**airlegend.fr**)





✈ **Communiqué du musée Air France :** 20e anniversaire de l'association musée Air France créée en 2001 prenant la suite du musée AF de 1971 qui était dans la structure AF avec Edmond Petit conservateur du musée, historien de renom suivi de Jean Lasserre. Nous évoquerons cet anniversaire dans une plaquette en cours de préparation que nous aurons plaisir à publier sur le site ARAF.

✈ **Boutique du musée :** parution de la maquette du Douglas DC4 Air France dans sa livrée d'origine, au l/200. 89 euros, boutique du musée aux Invalides et sur le site **www.boutiquemuseeairfrance.com**

● **Bernard Pourchet**



L'association française des Femmes Pilotes a été créée en 1971 avec comme premier membre d'honneur Adrienne Bolland. Elle a pour but principal de mener des actions d'assistance et de bienfaisance au profit de toutes les femmes et principalement des éléments jeunes souhaitant accéder à l'un des métiers ou l'une des filières, professionnel(le)s ou non, dans l'aviation.

Pour le cinquantenaire de la traversée des Andes, par Adrienne Bolland, l'AFFP a participé à une tournée en Amérique du sud organisée par Air France.

Le 1er avril nous avons commémoré le centenaire de notre héroïne avec un marathon de visioconférences depuis l'aéro-club de France et le musée de l'Air et de l'Espace du Bourget.

Durant le mois de mars, un concours Adrienne Bolland a été initié pour les jeunes de 13 à 21 ans. Trois bourses de pilotage sportives Adrienne Bolland ont été lancées, une bourse Argentine, une bourse Chili, une bourse 212 loopings.

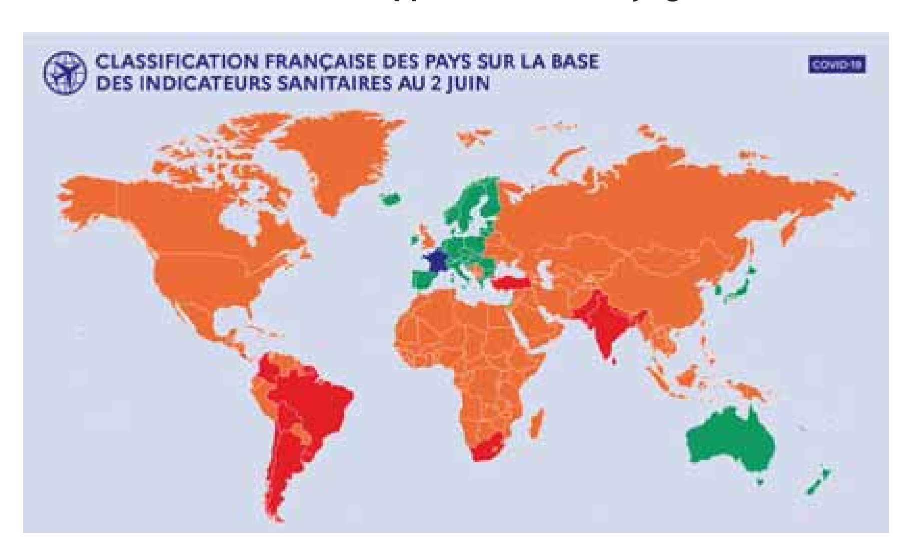
À Buenos Aires, un des 2 lycées français portera le nom d'Adrienne Bolland pour ainsi représenter dignement l'aviation française avec l'autre lycée *« Jean Mermoz »*.

www.femmes-pilotes.com

● **Christine Debouzy**

Modalités de voyage dans le contexte sanitaire Covid-19

Évolution des conditions applicables aux voyages de/vers la France actualisée au 22 juin.



Les déplacements de/vers la France se font selon des modalités qui varient en fonction de la situation sanitaire des pays tiers et de la vaccination.

- **Liste des pays verts :** Union Européenne et pays associés, Australie, Corée du Sud, Israël, Japon, Nouvelle-Zélande, Singapour, Liban, Canada et USA (mais toujours pas d'information sur une réouverture des frontières dans le sens France vers USA).
- **Liste des pays oranges :** tout l'International, hors pays verts et hors pays à haut risque >> motif impérieux requis pour les passagers non vaccinés.
- **Liste des pays à haut risque :** Afrique du Sud, Argentine, Brésil, Chili, Inde, Népal, Bangladesh, Sri Lanka, Pakistan, Colombie, Costa Rica, Uruguay, Bahreïn, Bolivie, Suriname, Afghanistan, Maldives et Paraguay >> motif impérieux requis pour tous les passagers.

Les vaccins reconnus par la France sont ceux validés par l'Agence européenne du médicament (AstraZeneca, Janssen, Moderna, Pfizer), avec respect du nombre total de doses et de l'échéance calendaire de validité correspondants :

- 14 jours minimum pour AstraZeneca, Moderna et Pfizer,
- 28 jours minimum pour Janssen,
- 14 jours pour les personnes ayant un antécédent Covid-19 avec une seule injection.

Côté gouvernement français, le site du Ministère de l'Intérieur est à jour.
https://www.interieur.gouv.fr/Actualites/L-actu-du-Ministere/Attestation-de-deplacement-et-de-voyage

Rappel : tests acceptés par la France (et donc aussi pour les DOM). Documents de synthèse = https://solidarites-sante.gouv.fr/IMG/pdf/covid-19_controle_des_tests_frontiere-2.pdf
Ces documents ne prennent pas encore en compte l'acceptation du test antigénique valable à partir du 9 juin. La liste des tests reconnue est disponible sur : https://covid-19.sante.gouv.fr/tests

Spécificités des types de voyage :

- **Cas des connexions longues**
  - Modalités en fonction de la provenance et/ou de la vaccination.
  - Néanmoins, concernant l'isolement, le client n'est pas obligé de rester 7 jours avant de reprendre un vol. Il doit uniquement rester en isolement avant de reprendre son second vol pour lequel il est soumis aux règles de sa destination finale.
- **Cas des courts séjours**
  - Modalités en fonction de la provenance et/ou de la vaccination.
  - Des dérogations peuvent être possibles pour des cas très spécifiques.

Validité des tests :
Résumé en cas de report à J+1 d'un vol – validité du test :
- Vers la France depuis un pays étranger (selon provenance) : délai de 24h supplémentaire accordé pour le test des clients dont la destination finale est la France.
- Vers RUN / CAY / PTP / FDF depuis la Métropole : délai de 24h supplémentaire accordé pour le test.
- Vers PPT : fin de la possibilité de passer un test antigénique pour les clients dont le test PCR devient >72h.
- Vers les US : délai de 24h supplémentaire accordé pour le test par les autorités US.
- Vers un autre pays imposant le test Covid-19 négatif depuis la France : à voir avec l'autorité de santé du pays.

Rappels sur les durées de validité des tests :
- Sauf exception, le calcul de validité du test Covid-19 négatif se fait relativement à la date du premier vol.
- Sauf exception, c'est normalement la date de prélèvement du test qui est prise en référence.
- Dans tous les cas, se référer à https://airfrance.traveldoc.aero/

Cartes visuelles sur la situation de voyage – Carte d'illustration
Pour une information en temps réel, consultez TravelDoc :
https://airfrance.traveldoc.aero/

Nouvelle présentation de la page générale Covid - TravelDoc
https://infopages.traveldoc.aero/Information/Coronavirus
La présentation des informations a été clarifiée par catégories : masques, formulaires, tests…
Et, à ce stade, la recherche par Origine / Destination n'est pas modifiée.

Annuaire, habilitations, mon profil

Deux nouvelles fonctionnalités ont été mises en place récemment : la recherche du contact d'un adhérent de l'ARAF par son nom dans l'annuaire et la possibilité de consulter et mettre à jour ses données personnelles. Ces fonctionnalités sont accessibles après un contrôle d'identité basé sur le couple : adresse mail/mot de passe. Deux tutoriels complètent cette page pratique.



Annuaire 

L'annuaire des adhérents de l'ARAF a été mis en ligne début mai sur le site araf.info :
Onglet adhérents / Rubrique « *L'ARAF et vous* » / « *L'annuaire* »
Pour des raisons de confidentialité, seule l'adresse mail, losqu'elle a été fournie, est renseignée. Elle vous permet de contacter directement un ancien collègue. Si vous ne souhaitez pas ou plus figurer sur cet annuaire il suffit de contacter l'accueil au 01 79 351 731.

Habilitations

Afin de réserver la consultation de cet annuaire aux seuls adhérents de l'ARAF nous avons mis en place un système d'habilitation basé sur l'adresse mail que vous avez renseignée lors de votre adhésion.

Vous connecter c'est facile

Votre adresse mail
Renseignez-la avec votre adresse mail fournie à l'ARAF

l'araf et vous

L'annuaire

La consultation de l'annuaire est réservée aux adhérents de l'ARAF.

Dans le prochain écran nous allons vous demander de vous identifier.

Votre identifiant est l'adresse mail que vous avez renseignée lors de votre adhésion à l'ARAF.

Le mot de passe est celui que vous avez choisi.

Si vous vous identifiez pour la première fois nous vous recommandons de cliquer sur le bouton bleu :

MOT DE PASSE PERDU

et de suivre la procédure indiquée pour créer votre mot de passe.

Si vous n'avez pas encore renseigné votre adresse mail, nous vous recommandons de contacter l'accueil de l'ARAF : 01 79 351 731

> La suite

Mot de passe
Si vous l'avez oublié ou pour une première connexion cliquer sur « *Mot de passe perdu* » et laissez-vous guider.
Si vous n'avez pas encore renseigné d'adresse internet : contacter l'accueil pour l'initialiser : 01 79 351 731



Mon profil 

Il est désormais possible de visualiser et de mettre à jour vos données personnelles à partir du site araf.info :
Onglet adhérents / Rubrique « L'ARAF et vous » / Mon profil

Visualisation
Après vous être identifié avec votre adresse mail et mot de passe personnel, vous avez accès à l'ensemble des données fournies lors de votre adhésion.

Mise à jour
En cliquant sur le cartouche bleu « *Mise à jour du profil* », vous avez la possibilité de modifier votre adresse postale et votre adresse mail ou vos numéros de téléphone.
Vous pouvez également changer votre mot de passe en cliquant sur la zone « *Mot de passe* ».
Ne pas oublier de cliquer sur le bouton jaune « *Mettre à jour le profil* » pour enregistrer vos mises à jour.

Brice Meyer-Heine

Recherche

Cartes postales affiches et publicité Air France
Merci.

Contact : michel.terrasse@ardoiz.fr

Régions en visio

La crise sanitaire a bouleversé l'organisation des journées régionales. Afin de maintenir un lien, certes incomplet, 5 régions se sont lancées dans la visio-conférence. Voici les témoignages des trois premiers pionniers.

Dominique Boesch pour Île-de-France sud

Nous avons fait notre Journée Régionale Annuelle le 31 mars 2021 en visio conférence suite à la Covid-19. J'ai eu peu de retours à mes invitations mais nous avons eu la chance d'avoir 29 adhérents téméraires. Les intervenants de l'ARAF nous ont fourni un nombre incalculable d'informations et grâce à Brice tout s'est bien déroulé sans problème avec la connexion Bluejeans.
J'ai reçu un commentaire d'une participante ravie de cette conférence. « *J'écris ceci pour témoigner combien j'ai apprécié la visioconférence par l'intermédiaire de Bluejeans. 1 clic, 1 chiffre et nous voilà sur l'écran avec une image et un son parfaits. Les compte-rendus des intervenants étaient clairs et précis. La durée d'une heure de la conférence, idéale, on n'avait pas le temps de se lasser. Félicitation Dominique pour cette organisation. J'ai suivi cette visioconférence avec intérêt et plaisir* ».

Alain Beas pour Nice Côte d'Azur

Pour cette nouvelle journée régionale de l'ARAF du 9 avril, en raison du contexte sanitaire, nous étions réunis en visio-conférence, une première pour notre délégation.
Malgré de nombreux mails et appels téléphoniques, seuls 21 adhérents se sont connectés sur le site, ce qui est bien dommage, car le président Alain Guétrot, le secrétaire général, Pierre Girault ainsi que des membres du bureau de Paris étaient également présents. Après l'ouverture de la journée avec un point sur notre délégation, a été rappelée de la permanence tous les vendredis après-midi à l'aéroport de Nice, Bât. Canonica : « *vous y retrouverez Michèle Guigonnet, notre trésorière, Annie Meca, notre DD Alpes-Maritimes et Rémy Levasseur, élu à l'AG de la mutuelle Air France ainsi qu'à son conseil d'administration, profitez-en !* »
Les interventions des membres du siège ont apporté des informations complètes sur AF, l'ARAF, la CRPN, la MNPAF autres questions pratiques.
Alors que dire de cette journée régionale en visio ? Un peu déçu par le peu d'adhérents qui ont participé, mais belle réussite d'organisation avec l'appui de PARIS. Ceci a pu nous permettre de garder le lien avec vous toutes et tous, seul outil aujourd'hui avec le téléphone. Nous allons mettre en place des permanences visio tous les vendredis après-midi, en envoyant, par mail, une invitation quelques jours avant.
Il est évident que rien ne vaut une journée en présentiel autour d'un bon repas, mais nous sommes confiants et espérons pouvoir nous retrouver lors de notre prochaine réunion du Var Est. A très bientôt

Catherine Mignon pour Île-de-France ouest

Bonjour à toutes et à tous,
Comme vous le savez, après reports puis annulation de la journée régionale Île-de-France ouest en 2020, nous avons décidé d'organiser une réunion en visioconférence pour maintenir le lien entre nous.
Nous avons uniquement contacté les personnes avec internet, passage obligé pour pouvoir accéder à la visioconférence.
Sur 542 mails envoyés, seulement 16 réponses me sont parvenues. Cela ne nous a pas empêchées d'organiser cette réunion, le 24 avril 2021, depuis CDG. Etaient présents, les membres du bureau et Catherine Faisandier, DRA IDFO. Les informations habituelles ont été données par notre président, Alain Guétrot, Pierre Girault nous a informés sur l'état de la compagnie, Informations sur la CRPN assurées par Jean-Michel Moutet et nouvelles de la mutuelle. Je pense pourvoir organiser avec l'équipe d'Île-de-France ouest, un déjeuner avant la fin de l'année si la situation sanitaire le permet.
Il est important qu'on se retrouve pour reprendre contact et échanger. À très bientôt, j'espère. Prenez soin de vous.

Annonce JR Midi-Pyrénées

Les annonces récentes nous permettent de rester optimistes. Les rencontres en visio conférence, c'est bien, mais ce n'est pas très convivial. La réouverture des restaurants nous permet d'envisager de programmer notre journée régionale le jeudi 30 septembre à 10h, aux « *Écuries de la Tour* » à Mondonville, près de Toulouse. La salle immense va nous aider à respecter les distances et les gestes barrières. Après avoir passé une année blanche, sans réunion ni repas, nous allons enfin retrouver nos collègues et amis dans un cadre sympathique. Venez nombreux ! Nous comptons sur vous. Merci d'avance.
Inscription auprès de votre délégué ou d'Hervé Quinaou (0616677242).

Henri Cérés
ceres.henri@gmail.com

Rhône-Alpes

Tous les adhérents et délégués de la région Rhône-Alpes souhaitent un très bon anniversaire à Gabriel Baudry qui a fêté ses 100 ans le 3 avril 2021. 1921 à 2021... que d'années parcourues, avec des joies, des peines, des événements importants.
Habitant dans la commune des Houches située au pied du Mont Blanc, Gabriel Baudry, ancien commandant de bord vit avec son épouse une retraite tranquille.



Jean-Pierre Baudoin
DR Rhône-Alpes

Hommage

C'est avec regret que nous disons au revoir à **Louis Rouge**, décédé le 17 mars 2021 à Marseille à l'âge de 83 ans. Entré à l'école technique de Vilgénis en 1952, il avait occupé divers postes de monteur électricien avion, agent d'exploitation qualifié puis chef d'escale. Après sa retraite prise en 1993, il est resté actif au sein de l'ARAF, tout d'abord comme relais solidarité puis délégué départemental des Bouches du Rhône. Il laisse sa compagne et ses 2 fils, et 5 petits enfants, et nous ses amis de l'ARAF.

Christiane Oillataguerre

L'ARAF adresse ses sincères condoléances aux familles de ses adhérents.

Personnel au sol

M. Arcis Jean-Michel, cadre, le 28 octobre 2020
Mme Armani Mariette, inspecteur principal, le 1er avril 2021
M. Attaf Alain, le 16 février 2020
M. Bale Michel, chef de centre Vilgénis, le 4 avril 2021
M. Barrague Jean-Paul, inspecteur principal, le 15 mars 2021
M. Barthelemy Laurent, DRH, le 9 mai 2021
Mme Basquin Liliane, le 9 octobre 2019
M. Beaufour Raymond, ingénieur principal, le 19 mai 2021
Mme Bertin Josette, technicienne, le 22 janvier 2021
Mme Bessette-Perrin Françoise, cadre, le 11 avril 2021
M. Blain Michel, agent administratif, le 6 janvier 2021
M. Bourgery Jean, agent administratif qualifié, le 29 mai 2020
Mme Briens-Santucci Catherine, inspecteur principal, le 24 janvier 2021
M. Buet Gilbert, agent de maîtrise des services commerciaux, le 16 août 2020
M. Cabelguen Raymond, chef manutentionnaire, le 10 août 2020
M. Caprani Christian, inspecteur cargo, le 15 avril 2021
M. Carratala Jean, agent de maîtrise administratif, le 20 mai 2021
M. Carre Claude, inspecteur principal, le 1er avril 2021
M. Cathala Pierre, agent de maîtrise des services commerciaux, le 22 mars 2021
M. Cavalie Jean-Pierre, le 27 mai 2021
M. Chanrion Georges, agent de maîtrise édition, le 11 février 2021
M. Chenut Jacques, le 19 mai 2021
M. Chiche Paul, agent de maîtrise, le 8 mars 2020
M. Chichignoud, inspecteur, le 23 novembre 2020
Mme Collet Michèle, agent de maîtrise transport, le 8 mars 2021
M. Cotin Emile, agent de maîtrise transport, le 8 mai 2021
M. Daniel Roger, mécanicien entretien, le 4 avril 2021
M. Daniello Francis, manager, le 3 juin 2021
Mme Daubignard Raymonde, agent de maîtrise perfo, le 28 octobre 2020
M. Delaisement Claude, contremaître, le 16 avril 2021
M. Despres Francis, cadre, le 9 juillet 2020
M. Devoluet Guy, instructeur, le 10 mars 2021
M. Dio Michel Laurent, cadre principal, le 3 avril 2021
M. Dupanloup Maurice, chef magasinier fret, le 24 octobre 2019
M. Eysseric Albert, metteur au point avion, le 12 février 2021
M. Farget Bernard, agent de maîtrise technique, le 19 août 2020
M. Fever Michel, agent de maîtrise administratif, le 20 février 2021
Mme Filiol Simone, agent de maîtrise secrétariat, le 25 octobre 2020
M. Flores André, inspecteur, le 9 juin 2021
Mme Fonfrede Lyliane, agent de maîtrise direction financière, le 2 juin 2021
M. Fontenas Maurice, contremaître, le 30 mars 2020
M. Fournier Roger, agent de maîtrise services commerciaux, le 9 août 2020
M. Franza Jean, inspecteur principal, le 25 février 2019
M. Glomon Sylvain, inspecteur, le 8 juin 2020
M. Goujon Louis-Félix, chef du service intérieur, le 19 avril 2021
Mme Grange Paulette, secrétaire de direction, le 3 mai 2021
M. Grau Roger, agent de maîtrise, le 20 avril 2020
Mme Grisel Catherine, déléguée YAO, le 2 avril 2021
M. Gualco Pierre, agent de maîtrise des services commerciaux, le 20 février 2021
M. Guhur Alfred, inspecteur en chef, le 10 mai 2021
M. Guinet Bernhard, inspecteur principal, le 19 novembre 2020
Mme Harmand Colette, agent des services commerciaux, le 6 mars 2021
M. Hornecker Claude, inspecteur, le 11 février 2020
M. Joguet-Campagne Christian, agent cuisinier, le 8 mars 2021
M. Lantieri Michel, inspecteur en chef, le 9 novembre 2020
M. Latour Gérard-Ernest, ajusteur confirmé, le 17 août 2020
Mme Laux Ghislaine, agent des services commerciaux, le 9 mars 2020
Mme Le Devehat Marguerite, agent administratif qualifié, le 13 octobre 2020
M. Leveque Pierre, agent télécom, le 6 février 2019
M. Loret Jean, inspecteur en chef, le 4 janvier 2021
M. Magherini Jean-Claude, cadre, le 22 mai 2021
M. Marigliano Georges, agent qualifié des services commerciaux, le 23 mars 2021
M. Martinet Serge, assistance maîtrise d'ouvrage, le 29 août 2020
M. Meyzonnier-Charpentier Bernard, chef département relations aéroportuaires, le 29 mai 2021
M. Michal Emmanuel, cadre supérieur, le 26 mars 2021
M. Michaud Claude, agent service hôtellerie, le 10 février 2021
Mme Michellet Eliane, agent administratif, le 17 novembre 2020
Mme Montagne Monique, dactylo confirmée, le 13 septembre 2020
M. Montegu Guy, cadre supérieur, le 15 juillet 2020
M. Muscat Robert, le 10 décembre 2019
M. Natali Pascal, le 3 septembre 2020
M. Paineau Francis, magasinier, le 3 octobre 2020
M. Papon Raymond, peintre, le 8 décembre 2020
Mme Parmantier Monique, agent administratif, le 15 avril 2021
Mme Pasqual Jacqueline, agent des services commerciaux, le 21 mai 2021
M. Pecheux Paul, responsable qualité, le 16 mars 2021

M. Petitier Francis, technicien cabine, le 26 mars 2021
M. Pieretti Jean-Pierre, inspecteur principal, le 8 avril 2021
M. Pierson Jean, menuisier, le 24 avril 2020
M. Pinteau Jacky, chauffeur, le 7 avril 2021
M. Poissonneau Jacques, technicien, le 25 avril 2021
M. Poivet Claude, inspecteur principal, le 26 février 2021
M. Pomiro Robert, agent administratif, le 9 janvier 2021
M. Poreau André, inspecteur, le 12 septembre 2020
M. Poursat Jacques, agent de maîtrise encadrement, le 11 avril 2020
M. Prieur Robert, agent qualifié comptoir, le 23 février 2021
M. Raingo-Pelouse Jean, agent qualifié des services commerciaux, le 25 février 2021
M. Raynaud Roger, agent de maîtrise encadrement, le 25 avril 2021
Mme Rivers Françoise, technicien commercial escale, le 3 septembre 2020
Mme Rose Simone, agent administratif qualifié, le 28 mars 2021
M. Rosse André, agent qualifié des services commerciaux, le 23 octobre 2020
M. Rouge Louis, inspecteur principal, le 17 mars 2021
M. Royo Pierre, agent de planning, le 28 avril 2021
Mme Santucci Catherine, le 26 janvier 2021
Mme Sardo Roselyne, inspecteur principal, le 6 mai 2020
M. Schmitt Georges, metteur au point équipements, le 23 mars 2021
M. Soum Marcel, metteur au point équipements, le 24 juillet 2020
M. Strady Barthelemy, ingénieur principal, en janvier 2020
M. Taboureau Pierre, contrôleur principal, le 9 avril 2020
M. Thierry André, inspecteur principal, le 3 novembre 2020
M. Thomas Maurice, ingénieur en chef, le 24 novembre 2020
M. Van Der Cruyssen Alain, chef d'escale, le 1er juin 2021
M. Weber Philippe, agent qualifié des services commerciaux, le 8 mars 2021

Famille PS

Mme Balazuc Germaine, veuve de Jean, le 14 mars 2021
Mme Barthere Denise, veuve de Charles, le 7 avril 2021
M. Basquin Jean-Pierre, veuf de Liliane, le 14 juin 2020
Mme Berger Gianina Yvonne, veuve de Jean-Louis, le 13 août 2020
Mme Bonnet Anne-Marie, épouse de Jacques, le 8 mai 2021
Mme Breil Lucette, épouse de Pierre Louis, le 17 mars 2021
Mme Chadelaud Jacqueline, le 5 janvier 2021
Mme Coue Renée, veuve de Roger, le 29 août 2020
Mme Delcamp Raymonde, épouse de Michel, le 30 mai 2020
Mme Douarre Josiane, veuve de Marcel, le 20 avril 2020
Mme Enfert Monique, veuve de Guy, le 29 avril 2021
Mme Fabre, épouse de Jacques, le 22 mars 2018
Mme Fauveau Simone, le 7 avril 2021
Mme Gicquel Simone, veuve de Mathurin, le 31 mars 2021
Mme Glise Danielle, née Vidal, épouse de Charles, le 20 novembre 2020
Mme Griffoni Odette, veuve de Pierre, le 19 novembre 2020
Mme Jacquier Catherine, veuve de Paul, le 5 mars 2021
Mme Jory Germaine, veuve de Marcel, le 5 septembre 2020
Mme Keller Marie-Thérèse, veuve d'Edgard, le 1er octobre 2020
Mme Kirscher Marie-Louise, veuve de Paul, le 11 juillet 2020
Mme Lechevrel Henriette, veuve de Gaston, le 19 août 2020
Mme Lecomte Marie-Claude, épouse de Jean-Marc, le 9 janvier 2021
Mme Leroy Paulette, veuve de Roger, le 20 mai 2021
Mme Louette Micheline, veuve de Roger, le 3 février 2021
Mme Ricard Geneviève, le 29 décembre 2020
Mme Spraul Marie, veuve de Bernard, le 3 mars 2021
Mme Verbrugghen Janine, veuve de Jean, le 29 mars 2020
Mme Viven Adrienne, veuve de Robert, le 3 mars 2021

Personnel navigant

M. Belotti Jean, commandant de bord instructeur, le 23 janvier 2021
M. Bouanane M'ahmed, officier mécanicien navigant, 26 février 2021
M. Bouvart Christian, chef de cabine, le 13 décembre 2019
M. Corcessin Jean, chef steward, le 11 mars 2021
Mme Corval Martine, hôtesse le 30 décembre 2020
M. Didier Michel, commandant de bord, le 16 mars 2020
Mme Ducasse Christel, hôtesse le 9 avril 2020
M. Gabiot Claude, commandant de bord, le 28 août 2020
M. Garnier Jean-Claude, chef de cabine principal, le 18 avril 2021
Mme Ghiani Jeanne, instructrice, le 1er avril 2021
M. Goffinet Roger, commandant de bord, le 22 janvier 2021
M. Goujon Michel, steward, le 26 février 2021
M. Gourmelen Corentin, commandant de bord, le 10 mars 2021
M. Grateloup Jacques, commandant de bord, le 13 avril 2021
Mme Klein Madeleine, hôtesse, le 1er juin 2021
M. Maignan Jean-Pierre, chef de cabine, principal ex UTA, le 10 avril 2021
M. Malterre François, officier mécanicien navigant, le 8 janvier 2021
M. Moustier Georges, officier mécanicien navigant Concorde, le 31 mars 2021
M. Plante Pierre, officier mécanicien navigant, le 22 octobre 2020
M. Sanchez Gilbert, commandant de bord, le 11 avril 2021
Mme Vigneau Maryse, chef de cabine, en septembre 2020
M. Ygouf Yves, officier mécanicien navigant, le 13 juillet 2020

Famille PN

Mme Bourgeois Josette, veuve de Marco, le 13 avril 2020
Mme Cater Marie-Claire, veuve de Daniel, le 16 janvier 2021
Mme Holvoet-Vermaut, épouse de Baudoin, le 5 mars 2021
Mme Igounet Jacqueline, veuve de Marcel, le 8 août 2020

PAR AVION

Courrier des lecteurs

Amis lecteurs, cette page est la vôtre. À vos plumes…

Dernier vol

Chers clients et compagnons de voyage, cela fait 31 ans que je vole à vos côtés, sur cette belle compagnie Air France qui porte haut notre pavillon national à travers le monde. Plus de 20 000 heures de vol plus tard, il est temps pour moi de tirer ma révérence. Grâce à vous, fidèles clients, sans qui cette merveilleuse aventure n'aurait pas eu de sens, j'ai passé des moments inoubliables, à vos côtés et aux quatre coins du globe, sous l'aile protectrice d'Air France qui m'a toujours fait confiance et m'a permis de m'épanouir à travers ce métier qui était pour moi un rêve d'enfant. Un métier dont je suis fier et qui m'aura permis de beaucoup apprendre. Ce vol étant pour moi le dernier, il me reste à vous remercier toutes et tous pour votre fidélité, votre gentillesse et votre bienveillance à l'égard de nos équipages dont je sais qu'ils seront à la hauteur pour l'avenir. Faites-leur confiance et accompagnez-les dans la poursuite de cette longue épopée qui débuta il y a 87 ans et que nous devons coûte que coûte perpétuer en souvenir de notre maître à tous, Antoine de Saint-Exupéry, dont nous sommes quelque part congénères. Je suis triste de vous quitter, mais aussi heureux d'avoir effectué aujourd'hui ce dernier vol sur les traces de Mermoz qui effectua le vol Paris-Buenos Aires en 1933 pour le compte d'Air France. Bravo l'Archange ! Et que Dieu vous garde !

● Yves Chapelain, chef de cabine principal

Souvenirs de Tunis El Aouina

Je vous transmets une photographie prise en 1957 à l'aéroport de Tunis El Aouina lorsque nous étions mon épouse et moi-même, agents commerciaux. Pour des raisons politiques, nous avons été mutés à Paris, mon épouse à l'agence Scribe et moi à l'agence fret Poissonnière. Après un long passage à Orly, la direction du fret, compte tenu du développement de l'activité, m'a proposé de m'expatrier… Moyen-Orient, Afrique de l'ouest, Asie du sud-est…, en tant que responsable fret : mon épouse a été pour moi et pour mes relations commerciales tout au long de ma carrière une parfaite assistante et je lui rends hommage en produisant cette photo où, en tant qu'hôtesse d'accueil, elle embarquait une centenaire sur ce Breguet 2 ponts.



Tunis El Aouina 1957

● André Giudiccelli

Le DC3

Quelques images de notre appareil DC3 : construit en 1943, arrivé en Angleterre en 1944, avec une participation active lors du débarquement du 6 juin en Normandie… Malgré son âge avancé, il est admiré partout dans sa déco Air France !



● Jean-Claude Ronsiaux

Présence, le site de l'ARAF, la lettre mensuelle, l'annuaire

L'ARAF est pour moi le lien qui me rattache à la Compagnie et on ne quitte jamais vraiment Air France…
Ce lien se manifeste par PRÉSENCE et le site. PRÉSENCE, que je reçois par internet, me satisfait pleinement, avec ses articles divers et variés sur l'actualité ancienne ou récente ; j'apprécie particulièrement les récits du passé, on y retrouve des souvenirs, événements et personnages. Sur le site j'aime les vidéos, anciennes ou récentes cela me replonge dans les souvenirs ou dans l'actualité du moment. J'ai découvert avec un grand contentement la *« lettre de l'ARAF »*, quelle bonne idée, j'avais besoin d'un document synthétique qui me permet de parcourir les rubriques et d'aller plus loin dans l'information si je le souhaite ; bravo, j'apprécie.
Encore bravo et merci. Bien cordialement.

● Daniel Gaular

L'annuaire de l'ARAF est un nouvel outil pour reprendre contact avec d'anciens collègues, ce qui vient de m'arriver d'ailleurs, car j'ai reçu un mail d'une ancienne amie d'AF dont je n'avais pas de nouvelles depuis 2003. Merci aussi à toute l'équipe de PRÉSENCE que je lis avec attention. La revue est complète, remplie d'articles très variés sur le plan pratique et culturel ; j'apprécie beaucoup les rubriques sur les métiers d'AF (cargonaute ce mois-ci) et les pages Histoire.
Grâce à vous du fond de nos Pyrénées, nous gardons contact avec notre grande famille Air France

● Danièle Bigué



Adresses utiles

Toute nouveauté ou modification est précédée du signe « → ».

L'ARAF

– **L'ARAF:** Roissypôle BAT 5, 45 rue de Paris-95747 Roissy CDG cedex - www.araf.info – courriel: araf@araf.info 01 79 351 731

Air France

– **Siège:** 45, rue de Paris - 95747 Roissy CDG cedex - www.airfrance.fr (ou.com) 01 41 56 78 00
– **Réservation Air France:** 36 54
– **Vaccinations:** 38, quai de Jemmapes - 75010 Paris - courriel: anne.carpentier@voyagesante.fr 01 43 17 22 00
– **Service des cartes AF: DP.CS**: courriel: mail.csprh.carteaf@airfrance.fr
DPCS CSPSUD - Bureau des ayants droit - CS30003 - 91550 Paray-Vieille-Poste .... 01 41 75 20 93 – Fax 01 41 75 34 27
– **Mutuelle MNPAF:** www.mnpaf.fr – courriel: servicegestion@mnpaf.fr
MNPAF, Centre de gestion MNPAF - 28039 Chartres cedex .... 01 46 381 381 – Fax 01 46 384 380
– **Santé Clair:** 7, mail Pablo Picasso - CF74606 - 44046 Nantes cedex 1 - courriel: devis@santeclair.fr 01 46 08 97 94
– **ASAF - Amicale Sportive Air France:** www.asafweb.fr 01 41 56 08 88

Associations

→ – **Musée Air France:** www.museeairfrance.org – courriel: airfrance.musee@orange.fr 01 43 17 21 77 – Fax 01 40 62 91 27
Aérogare des Invalides - 2, rue Esnault Pelterie - 75007 Paris
– **Amicale des Anciens de la Postale de nuit:** .... 01 41 75 37 83 – Fax 01 41 75 37 84
– **Amicale UTA:** www.utaasso.com – courriel: amicale.musee.uta@gmail.com 05 46 91 11 60
47, route des Cèdres - 17610 Chaniers 06 16 16 65 44
– **Anciens Navigants de l'Aviation Civile Nice Côte d'Azur sud est (ANAC):** http://associationanac.wordpress.com 04 93 53 18 56
– **Association des Anciens Combattants et Victimes de guerre d'Air France et de l'Aéronautique:** 01 56 93 17 73
– **Les Anciens d'Air Inter (ARIT):** www.anciensairinter.com – courriel: arit.paray@wanadoo.fr 01 41 75 19 39
– **Association des Hôtesses et Convoyeuses de l'Air (AHCA):** Aéroclub de France - 6, rue Galilée - 75016 Paris
– **Amitié des PNC (AHORA):** www.vivahora.fr – courriel: adammm1969@orange.fr .... 01 30 55 44 18 – Fax 01 30 55 14 84
– **ANCORA (PN ORY):** associationancora.com - courriel: associationancora@gmail.com 06 23 39 10 92
– **Association des anciens du service hôtelier Air France:** courriel: jacques.riboule@orange.fr .... 01 41 75 33 12 – 06 64 28 28 77
– **Fédération Internationale des Hôtesses et Convoyeuses de l'Air (FIHCA):** aérodrome de France........ 06 73 02 46 86
– **Association des Professionnels de Concorde et du Supersonique (APCOS):** courriel: mail.apcos@airfrance.fr 01 41 75 22 92
– **Aviation sans Frontières:** www.asf-fr.org – courriel: asfparis@asf-fr.org .... 01 49 75 74 37 – Fax 01 49 75 74 33
– **Association APHAF Le Goéland:** CDG Siège BAT 5.2.059 - courriel: contact@legoelandaf.org 01 41 56 04 15
– **COMINAC** (Cercle des Officiers Mécaniciens et Ingénieurs Navigants de l'Aviation Civile): 01 41 75 38 55
courriel: cominac2005@gmail.com – www.cominac.org
– **FNAR** (Fédération Nationale des Associations de Retraités): .... 01 40 58 15 00 – Fax 01 40 58 15 15
www.fnar.info – courriel: fnar.asso@wanadoo.fr

Facilités de transport

– **GPNet:** http://gp.airfrance.fr – Code d'accès: **votre matricule AF** – Mot de passe: **celui que vous avez choisi**
– **Opérations non disponibles sur GPNet:** 09 70 808 810
– **Pour obtenir votre mot de passe GPILS:** demande via GPNet « mot de passe perdu »
– **Saphir* (R1) pour agents à mobilité réduite**: - courriel: mail.saphir@airfrance.fr 01 57 02 10 40
*Avant d'appeler, ayez votre carte AF sous les yeux - AF Saphir 400, promenade des Anglais - 06200 Nice
– **Ayants droits et partenaires de voyage:** courriel: mail.csprh.carteaf@airfrance.fr 01 41 75 20 93
Mot de passe bloqué/perdu: mail.codeemilie@airfrance.fr ....
Air France - CSP RH - DP.CS, service Ayants-Droit, CS30003, 91550 Paray-Vieille-Poste

Voyages

– **CSEC Tourisme:** http://cceaf.fr
– **CSEC Service gestionnaire des retraités:** courriel: grc_retraites@csecaf.fr - 8, rue de la Haye BP12691 CDG cedex 95725
Formulaire tarif réduit: grc_retraites@csecaf.fr ou grc@csecaf.fr
Code d'accès: votre matricule AF (+01 pour les veufs/veuves) - Mot de passe: celui que vous avez choisi
– **CSE Lignes:** www.celignes.com – courriel: webmaster@celignes.com 01 41 56 42 12

Caisses de retraite

– **IGRS CRAF** Gestion Retraite CRAF SIACI Saint Honoré immeuble Season 01 44 20 47 66
39, rue Mstislav Rostropovitch - 75815 Paris cedex 17 - courriel: RetraiteCRAF@s2hgroup.com
– **CRPN** (Caisse de Retraite du Personnel navigant): 8, rue de l'Hôtel de Ville - 92522 Neuilly-sur-Seine cedex 01 41 92 25 25
– **CNAV à Paris** (Caisse de retraite d'assurance vieillesse) 39 60
– **CARSAT** (Caisse de retraite régionale): 39 60
– **HUMANIS (ex Novalis-Taitbout):** www.humanis.com 0811 91 00 60
Pôle retraite: groupe Humanis TSA 80010 45079 Orléans cedex courriel: contactretraite@humanis.com
Action sociale: 93, rue Marceau - 93100 Montreuil 39 96

Vol anniversaire centenaire Adrienne Bolland